

Włodzisław

7
ROK IV
LIPIEC 1936

SZKWNALÉ



KRONIKA MIESIĘCZNA

Prezydium Honorowego Komitetu Święta Morza. Obowiązki członków Prezydium Honorowego Komitetu „Święta Morza” przyjęli: Generalny Inspektor Sił Zbrojnych pan generał dywizji Edward Śmigły — Rydz; Prezes Rady Ministrów p. gen. dyw. dr. Felicjan Sławoj-Składkowski; Prymas Polski J. E. Ks. Kardynał dr. August Hlond i p. Minister Zyn-dram—Kościałkowski.

Główny Komitet Wykonawczy Święta Morza. Honorowe przewodnictwo Głównego Komitetu Wykonawczego „Święta Morza” objęli: Pani Marszałkowa Aleksandra Piłsudska, zaś do Prezydium Głównego Komitetu Wykonawczego zaproszono: Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej, p. kontr-admirała Jerzego Świrskiego, pana Wice-Ministra inż. Aleksandra Bobkowskiego, p. Wojewodę dr. Michała Grażyńskiego, p. radcę Michała Pankiewicza, p. dyr. Pawła Schönborna i p. dyr. Wiesława Czerwińskiego

Nowa służba „Elemki”. Statek ćwiczebny „Elemka” rozpoczyna nową służbę. Piękny ten szkuner zostanie użyty jako ośrodek ćwiczebny dla młodzieży. Poczynając od 15-go czerwca na statku tym szkolą się harcerze, uczniowie i akademicy. Kampania ćwiczebna jest pomyślana w ten sposób, iż w okresie lata bieżącego roku odpowiednią morską zaprawę na „Elemce” otrzyma 400 młodych ludzi.

Obozy nadmorskie L. M. K. Notowaliśmy już w poprzednim numerze, szereg szczegółów, informujących o obozach i wycieczkach, które na nadchodzący okres letni organizuje Liga Morska i Kolonialna. Nie chcąc wracać do drobiazgów, przypominamy, że wobec ograniczonej ilości miejsc w obozach nadmorskich w Helu (jednocześnie 500 osób) należy jak najwcześniej zgłaszać swój udział.

Podróże zagraniczne na jachtach. Pragnąc dać uczestnikom obozów w Jastarni możliwe do-brych instruktorów żeglarskich, AZM zorganizował w czerwcu r.b. dwie podróże jachtami do portów Bałtyckich.

Jacht „Szkwał”, z 9-a członkami załogi, odbył w dość ciężkich warunkach atmosferycznych, podróż na trasie Gdynia—Karlskrona—Kalmar—Visby—Gdynia; zaś jacht „Swarożyc” z 11-a członkami załogi do portu Rönne na wyspie Bornholm. O szczegółach tych wypraw dowiedzą się nasi

czytelnicy z reportaży członków załogi, które ukażą się na łamach „Szkwału” w najbliższym numerze. (g)

Praktyki śledziowe. W końcu czerwca r. b 2-ch studentów S. G. H. z Warszawskiego Oddziału AZM, uzyskało za pośrednictwem Zarządu Gł. AZM praktyki na angielskich szkunerach śledziowych Szkunery wyruszą w pierwszych dniach lipca na połów śledzi na morzu Północnem.

Nie wątpimy, że praktyki te przysporzą naszemu przemysłowi rybnemu 2-ch dobrych fachowców, jak również, że przykład ten zachęci szersze warstwy akademików do naśladowania. (g)

Wizyta Szwedów. W dniach 10--14 czerwca r. b. gościła w Polsce wycieczka akademików ze Szwecji, która przybyła do Gdyni na jachtach na zaproszenie A.Z.M i H.D.Ż. Celem wycieczki było nawiązanie kontaktu z polskimi organizacjami akademickimi, uprawiającymi żeglarstwo morskie. Podczas pobytu w Warszawie Szwedzi złożyli wieniec na grobie Nieznanego Żołnierza, poczem wraz z przedstawicielami A.Z.M. i H.D.Ż. przyjmowani byli w ambasadzie szwedzkiej śniadaniem.

W dniu 14.VI Szwedzi opuścili Gdynię, odprowadzani przez AZM. na j. „Szkwał” aż do granic wód terytorjalnych polskich. W jesieni AZM wysła do Sztokholmu załogę na jednym z jachtów, która będzie rewizytować Szwedów. (g)

Obóz żeglarski na jeziorze Trockiem. Oddział AZM w Wilnie zorganizował w r. b. na miesiąc lipiec obóz żeglarski śródlądowy na jez. Trockiem. Obóz mieć będzie charakter wycieczkowo-szkoleniowy, mając za zadanie przygotowania podszkolonego materiału do obozów morskich w Jastarni. Pojemność tego obozu obliczona jest na ok 60 uczestników, którzy szkollę się będą w żeglarstwie na 8 jolach. Wszyscy uczestnicy zakwaterowani będą w schronisku LMK nad jeziorem Trockiem.

Komentarz w sprawie notatki p. t. „Czyżby brak korespondentów”. W poprzednim numerze (Nr. 6/1936) „Szkwału” została zamieszczona notatka p. t. „Czyżby brak korespondentów”. Wobec mylnego interpretowania tej wiadomości przez niektórych pisarzy i celem uniknięcia w tym wypadku nieporozumień, komunikujemy, że wspomniana notatka mówiła tylko o korespondencjach, nadsyła-

nych z pokładu m/s „Batory” i drukowanych przed jego przybyciem do Gdyni.

Polskie Radio a uroczystości Święta Morza W związku ze Świętem Morza Polskie Radio przygotowało dla miłośników morza szereg ciekawych audycji. Najważniejsze z nich komunikujemy: 20 czerwca—audycja dla Polaków z zagranicy w opr. Zbigniewa Jasińskiego; 27 czerwca—godz. 15.45 16.05 audycja dla dzieci p. t. „Człowiek za burta” w opr. Kaz. Konarskiego, godz. 16, 50-17.00 „Błyskawiczna podróż na O. R. P. „Burza” odczyt wygłosi Bohdan Pawłowicz, godz. 18.50-19.05 Reportaż z Oksywia, z Portu Wojennego wygł. St. Zadrożny, godz. 20 55-21.00 Przemówienie Szefa Kierownictwa Mar. Woj. Kontr-Admirała Jerzego Świrskiego.

Niedziela 28 czerwca. Około godz. 18.15 „Wśród oceanów” fragment książki p. t. „Reis dokoła świata” Fryderyka Kullerschitza, laureata nagrody marynistycznej im. J. Szareckiego, godz. 17.00-17.20 „Pieśni o morzu” w wykonaniu chóru męskiego „Echo” z Bydgoszczy pod dyr. A. Röslera, godz. 17.20-18.30 Oryginalne słuchowisko marynistyczne p. t. „Na morskich szatach Rzolitej” J. Stępkowskiego, godz. 18.30-18.40—Reportaż Pierwszego Zjazdu Kaszubów w Gdyni wygł. St. Zadrożny.

Poniedziałek 29 czerwca, godz. 11.00-12.30 Transmisja z Gdyni uroczystości Święta Morza. Po nabożeństwie część oficjalna uroczystości. Sprawozdawca P. R. Melchior Wańkowicz, godz. 13.00-14.00 dalszy ciąg transmisji, godz. 14.30-15.00 audycja dla wsi „Kumoter Jarzabek w Gdyni” gawęda Antoniego Zachemskiego, godz. 15.15-15.30 Morze w pieśni, w wykonaniu Tadeusza Łuczaja, godz. 17.00-18.00 „Nasza marynarka gra” koncert orkiestry Mar. Wojennej, około godz. 17.40 transmisja przemówienia Przewodniczącego Funduszu Obrony Morskiej, pana gen. dyw. Kaz. Sosnkowskiego, godz. 19.30-19.50 Poematy o morzu w muzyce fortepianowej, godz. 20.30-20.45 „Na morze” feljeton wygł. Mieczysław Zydler, godz. 22 05-23. — fragmenty z onery „Legenda Bałtyku” Feliksa Nowowiejskiego pod dyr. kompozytora.

Dnia 4 lipca—godz. 16.45-17—Początki polskiej marynarki na Bałtyku” odczyt wygł. dr. Kazimierz Lepszy.

Sądzymy, że program ten przyniesie miłośnikom morza, posiadającym odbiorniki radiowe, szereg miłych wrażeń.

SZKWAŁ

Nr. 7

LIPIEC

1936

O B Y W A T E L E !

Dorocznem «Świętem Morza» uroczycie i radośnie złączeni, stajemy w obliczu naszego dorobku morskiego, z oczami zwróconemi ku rozległym widnokre-
gom naszych spraw morskich i kolonialnych.

Spojrzenie w przeszłość lat zaledwie kilkunastu przejmuje nas dumą spełnio-
nych czynów. Gdynia — morska stolica Rzeczypospolitej — stała się zawołaniem
i drogowskazem dla twórczych sił Narodu, który chce i musi zdobyć konieczne
warunki lepszego bytu i należne Polsce stanowisko w świecie.

Rozwój naszego handlu morskiego i floty handlowej jest dowodem wciąż
rosnącego znaczenia dróg morskich dla gospodarstwa narodowego i wzmagają-
jącej się pracy polskiej na morzu.

Jeszcze 10 lat temu mieliśmy zaledwie 19 statków handlowych. Dziś mamy
ich ponad 100. Przeszło $\frac{3}{4}$ naszego obrotu towarowego z zagranicą idzie drogą
morską przez nasze porty — Gdynię i Gdańsk. Wymowę tych cyfr każdy już
sobie dobrze uświadamia.

Żyjemy jednak w czasach przełomowych, kiedy bezpieczeństwo granicy mor-
skiej i polskich dróg morskich staje się naczelnem zagadnieniem w programie
obrony narodowej.

Siła przeistacza oblicze współczesnego świata. Wszystkie państwa podjęły
wielki wyścig zbrojeń na morzu, lądzie i w powietrzu.

Dlatego w tym roku «Święto Morza» obchodzimy pod jednym hasłem:
«Musimy Polskę dozbroić na morzu».

Ukażmy silne, zbrojne ramię!

Dozbrojenie na morzu — jest nakazem chwili.

Dozbrojenie — to dalszy, bezpieczny rozwój polskiego wybrzeża — Gdyni,
dzieła naszych serc, umysłów i ramion.

Dozbrojenie — to wyloty dział okrętowych, strzegące wolności naszych szla-
ków morskich.

Dozbrojenie — to siła, stojąca na straży naszych praw na Bałtyku — to groź-
na przestroga dla tych, którzyby się ośmielili pokusić na naszą własność.

W dniu «Święta Morza» postanawiamy:

Cośmy na morzu stworzyli — strzec! — nie dać! — rozszerzać!

Wolę naszą ujawnijmy czynem — powszechną zbiórką na Fundusz Obrony
Morskiej.

Honorowa Przewodnicząca
Głównego Komitetu Wykonawczego „Święta Morza“
(—) ALEKSANDRA PIŁSUDSKA

Prezes Rady Głównej L. M. K.
(—) JÓZEF KOŻUCHOWSKI

Prezes Zarządu Głównego L. M. K.
(—) Gen. dyw. G. ORLICZ-DRESZER

Prezydjum Głównego Komitetu Wykonawczego „Święta Morza“

Vice-prezesa: v-min. ALEKSANDER BOBKOWSKI, wojewoda MICHAŁ GRAŻYŃSKI, TADEUSZ SZPOTAŃSKI,
kontr-admirał JERZY ŚWIRSKI; sekretarz: dyr. WIESŁAW CZERMIŃSKI; skarbnik: dyr.
PAWEŁ SCHOENBORN; członkowie: sen. ZYGMUNT BECZKOWICZ, prezes WITOLD GIEŁŻYŃSKI,
radca MICHAŁ PANKIEWICZ, ppłk. WŁADYSŁAW SPAŁEK, min. HENRYK STRASBURGER

SPOŁECZEŃSTWO A OBRONA MORSKA



O. R. P. «Wicher» w porcie

Nastroj wzajemnej nieufności i niepokoju, który wypełnia aż po brzegi nurt współczesnego życia—wyrósł jeszcze na gruzach wielkiej wojny. Metoda realizowania tych czy innych planów siłą zbrojną, kosztem istnień ludzkich—wraziła się głęboko w mentalność narodów. Słowa o świtanie ery normowania stosunków między narodami—drogą pokojową—były wynikiem fizycznej reakcji na okrucieństwo wojny. W miarę jak zacierał się obraz pól bitewnych—poza frazeologią słów o wieczystym pokoju i spokojnej współpracy narodów—w fabrykach amunicji rodziło się nowe widmo wojny. Wreszcie miarowy stukot maszyn, wyrabiających karabiny, działa i cały ten misternie przemyślany materiał wojenny—przedarł pajęczą złudę słów mówiących o pokoju. Świat ukazał się od strony, przygotowującej wojnę, a mówiąc ogólnie używanym frazesem—przygotowującej obronę. Bo nikt nie myśli o napaści, każdy natomiast mówi o konieczności obrony. Pojęcie napastnika w tym ogólnościowym nastroju zbrojenia, ma cechy zjawiska niematerialnego, niemniej, sugestywnie oddziałującego na życie zbiorowisk ludzkich.

Jedynie w naszych warunkach pojęcie obrony ma zupełnie odmienne rysy charakterystyczne. Wyrósło ono na smutnem doświadczeniu przeszłości, odrębności położenia geopolitycznego i nosi znamiona ustawicznej czujności.

Czujność ta stoi na straży wszelkich poczynań, a streszcza się w żołnierskich, twardej słowach: Swego nie damy!

Nie damy choćby—dlatego, że nasza droga do wolności znaczyła się ofiarą pokoleń, że postanowiliśmy strzec tego, co wysiłkiem stworzyliśmy—lub tworzymy.

Bieżąca chwila silniej niż dotąd podkreśla konieczność zespalania się w imię obrony. Słowo to znalazło szerokie wymiary treści, bowiem symbolizuje jednocześnie walkę, wypowiedzianą trudnościom życia wewnętrznego.

W tym okresie dojrzwania w społeczeństwie czujności nad zapewnieniem bezpieczeństwa, Liga Morska i Kolonjalna organizując doroczne Święto Morza rzuciła hasło:

Musimy Polskę dozbroić na morzu!

I nie potrzeba, zdaje się, dobierać słów, posiadających moc przekonywującą, aby zrozumieć aktualność tego zdania.

Bo rzeczywistość ta, aż zbyt wyraźnie przemawia szeregiem faktów, liczb, uzasadniających potrzebę zwrócenia na ten stan uwagi całego społeczeństwa.

Po za sferą nastrojów i sentymentów istnieje zawsze w postępowaniu ludzkim pewne matematyczne obrachowanie—konieczność zestawienia pasywów i aktywów. Po stronie aktywów tej morskiej rzeczywistości—istnieje przepiękny dorobek, który stanowi jedną z istotnych przyczyn do słusznej dumy, a jednocześnie stwierdza o stopniowym zdobywaniu cech narodu morskiego. Ktoś niedawno zadał sobie trud oszacowania ogólnej wartości—Gdyni. Według jego obliczeń Gdynia przedstawia wartość kilkuset milionów złotych. Nie wnioskując w merytoryczną ocenę samego faktu przyznać musimy, że człowiek ów oddał duże usługi propagandzie obrony wybrzeża. Trudno sobie wyobrazić, aby w skojarzeniu myśli ogarniającej pojęcie wartości Gdyni—nie powstała, konsekwentnie następną myśl: czy jesteśmy należycie przygotowani na zabezpieczenie tego bogactwa? Posiadacz wartościowego obiektu musi zawsze przeznaczyć pewną sumę na ubezpieczenie. Zmniejsza w ten sposób ryzyko ewentualnych strat.

A przecież wartość dostępu do morza, nie ogranicza się tylko do istnienia Gdyni, nie wyraża się w kolumnach liczb, lecz sięga do najistotniejszych fundamentów naszego życia.

W wyniku tych rozważań powstaje pytanie: czy nasza Marynarka Wojenna jest dostatecznie silna dla obrony tych bezcennych wartości, płynących z dostępu do morza? Stanowczo nie!

Niebezpieczeństwo sytuacji wypukli nam choćby uświadomienie sobie kilku liczb, które mocarstwa morskie przeznaczają w swym budżecie na marynarkę wojenną. Anglia przeznaczająca na armię około 124 milionów funtów szterlingów, zaś dodatkowy budżet marynarki wynosi 80 milionów funtów szterlingów, Stany Zjednoczone Ameryki Północnej zamykają swój budżet wojskowy sumą 911 milionów dolarów—potrzeby rozbudowy floty wojennej wymagają około 531 milionów dolarów. Lecz spójrzmy bliżej—na sąsiada bałtyckiego—na Niemcy, których tonaż globalny marynarki układem morskim angielsko-niemieckim ustalony został

na 35 procent tonażu marynarki angielskiej, w zakresie łodzi podwodnych aż 45 procent.

Zbyt jasny jest obraz naszej słabości na Bałtyku. Stoimy teraz wobec pytania—czy możemy rozbudować swoją flotę wojenną do granic, zabezpieczających nasze interesy na morzu? Odpowiedź powinna być tylko jedna: musimy! Bo w przeciwnym razie, gdy nie znajdziemy w sobie dość mocy budowania siły zbrojnej na morzu, to poco wkładać wysiłek w dalszy rozwój naszej gospodarki morskiej, poco wkładać pieniądze w inwestycje wszelkiego rodzaju, poco wreszcie budować drogi, uruchamiać fabryki, przecież i tak w wypadku przecięcia najważniejszej arterji życia organizmu państwowego, jaką jest dostęp do morza—organizm ten zamrze.

Musi to wreszcie zrozumieć cały naród, nie tylko Liga Morska i Kolonialna, nie tylko ci, którzy składają pieniądze na Fundusz Obrony Morskiej.

Powołanie do życia Funduszu Obrony Morskiej, realizującej już dzieło obrony przez rozpoczęcie z funduszy społecznych — budowy łodzi podwodnej im. Marszałka J. Piłsudskiego—jest jakby symbolem rodzącego się w społeczeństwie zrozumienia dla potrzeb rozbudo-

wy Marynarki Wojennej. Nieliczna jednak grupa społeczeństwa poparła czynnie tę inicjatywę. Są nawet tacy, którzy uważają, że tego rodzaju akcja społeczna jest zbyteczna. Niech się o rozwój floty wojennej kłopotczą władze wojskowe, Kierownictwo Marynarki Wojennej. Dowodzi to tylko jak często błądzimy jeszcze w kręgu pojęć narodu lądowego.

Tegoroczne Święto Morza—ma stać się manifestacją społeczeństwa polskiego, grupującego się wokół hasła — dozbrojenia na morzu. Może w tem lub owem mieście lub miasteczku, podczas uroczystości Święta Morza—padną mocne i aktualne rezolucje—stwierdzające konieczność szybkiego rozwoju floty wojennej, jednak wartość tych rezolucyj—musi być trwałą. Niech okres uroczystości Święta Morza jak prastary zwyczaj rozsyłania wici w naszych, nowoczesnych warunkach życia i nastroju poruszy całe społeczeństwo do wysiłku w sprawie rozbudowy siły zbrojnej na morzu.

Jednocześnie okres Święta Morza powinien stać się okresem powszechnej zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej. Nie może w społeczeństwie nikogo zabraknąć w tym apelu powszechnej sprawności, będącej wyrazem konieczności dozbrajania się na morzu.



DEFILADA W GDOYNI





O. R. P. «Ryś» na morzu

POLSKA FLOTA WOJENNA

«Początek rozbudowy marynarki wojennej jest najlepszą rękomią rozwoju mocarstwowego Państwa i kwiitnającej pomyślności Narodu».

Józef Piłsudski

Te wielkie słowa Marszałka Józefa Piłsudskiego, nadane do Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej w chwili, gdy służył na wodę pierwszy bojowy okręt Polskiej Floty Wojennej – «Wicher», świadczą o tem, że rozbudowa naszej siły zbrojnej na morzu jest warunkiem do osiągnięcia mocarstwowości i dobrobytu, potęgi i rozwoju gospodarczego, powagi politycznej i bogactwa.

Winne więc stać się drogowskazem naszych dążeń na morzu.

Lata powojenne były dla Polski nieprzerwanym pasmem odbudowy stratowanej przez wojnę światową, a następnie wojny polskie, gospodarki kraju, okresem tworzenia zrębów państwowości. Lata te możemy zaliczyć do okresu przygotowania kadr, mających w przyszłości objąć i obsadzić przyszłą Flotę Wojenną. Lecz oto w 1926 roku Marynarka Wojenna zamawia pierwszy okręt bojowy. Od tej chwili rozbudowa floty została wprowadzona w czyn. Od tej chwili, dążąc drogą wytycznych wskazanych nam przez Wielkiego Budowniczego Rzeczypospolitej, nie wolno nam założyć rąk. Dzieło rozbudowy Floty Wojennej musi się posuwać, musi być traktowane przez cały Naród za jedno z najdonioślejszych zadań, dążących do zagwarantowania z takim trudem odzyskanej niepodległości i zdobycia dla Polski należnego Jej mocarstwowego stanowiska.

Jaką rolę gra tu Flota Wojenna – widzimy z licznych przykładów historii, z jeszcze liczniejszych wypadków doby ubiegłej.

Przenieśmy się teraz do Gdyni, gdzie pod cypłem Oksywskim, w porcie wojennym, drzemią szare sylwetki okrętów naszej Floty Wojennej.

Jakże się przedstawia dziś skład naszej siły zbrojnej na morzu?

Ogółem nasza Flota Wojenna liczy dziś 21 okrętów:

2 kontrtorpedowce – «Wicher» i «Burza» o wyporności 1540 ton. Są to nowoczesne i najsilniejsze okręty wojenne tego typu na morzu Bałtyckim. Wykonane zostały w stocznich francuskich i oddane do składu floty w 1931 roku;

3 łodzie podwodne, stawiacze min – «Wilk», «Ryś» i «Żbik» o wyporności nawodnej 980 ton i podwodnej 1250 ton. Reprezentują typ dużych łodzi, wyposażonych we wszystkie współczesne zdobycze techniki. Zbudowane były i wykończone w stocznich francuskich w ciągu 1931–1932 roku.

Te pięć jednostek stanowią zaczątek bojowej floty, której działaniem są wszelkie operacje zdala od wybrzeży na otwartym morzu.

Z jednostek pomocniczych, czyli takich których działania bojowe ograniczają się do operacji w pobliżu wybrzeża mamy:

5 torpedowców o wyporności około 350–375 ton – «Mazur», «Krakowiak», «Kujawiak», «Ślązak» i «Podhalanin». Okręty te (zbudowane w 1916–1917 roku) zostały nam przyznane przez Radę Ambasadorów z dawnej floty niemieckiej;

2 kanonierki – «Komendant Piłsudski» i «Generał Haller» o wyporności 370 ton były zakupione w 1921 r. w Finlandji;

4 traulery – «Jaskółka», «Czajka», «Mewa» i «Rybitwa» o wyporności 185 ton zostały wykonane w latach 1935–1936 przez polskie stocznie w Gdyni i Modlinie. Są to pierwsze morskie okręty wojenne zbudowane całkowicie w kraju.

Reszta naszych okrętów – to okręty specjalne, przeznaczone do obsługi floty bojowej i pomocniczej. Do tych okrętów należą:

O. R. P. «Iskra» – trzymasztowy szkuner żaglowy o wyporności 500 ton, mający za zadanie szkolenie w sprawie morskiej przyszłych oficerów – podchorążych ze Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej.

O. R. P. «Wilja» – transportowiec wojenny o wyporności 8700 ton i O. R. P. «Sławomir Czerwiński» – dawny statek Żegluga Polskiej o pojemności 2450 reg. ton brutto, zakupiony ze składek na «Dar Szkoły Polskiej» i ofiarowany Marynarce Wojennej. Jest on dziś okrętem – matką łodzi podwodnych; wreszcie O. R. P. «Smok» – okręt minowy o wyporności 655 ton i «Pomorzanie» – okręt hydrograficzny.

Poza tem mamy kilka holowników i kutrów oraz koczary pływające – nieczynne już stare okręty – krążownik «Bałtyk» i dawny szkolny statek żaglowy «Lwów».

Ten skład floty wojennej niebawem zostanie uzupełniony nowymi jednostkami budującymi się na stocznich zagranicznych.

We Francji, już w lipcu roku bieżącego będzie spuuszczony na wodę stawiacz min – O. R. P. «Gryf» o wyporności – ponad 2000 ton, w stocznich angielskich budują się dwa nowe kontrtorpedowce – O. R. P. «Gram» i «Błyskawica» o wyporności 2200 ton, w Holandji zaś dwie łodzie podwodne.

W ciągu więc dwóch lat zwiększy się polska Flota Wojenna o 5 nowoczesnych okrętów. Ale wobec znaczenia, jakie wolność morską dla Polski posiada, wobec konieczności utrzymania ciągłego obrotu morskiego, od którego zależą byt i dobrobyt kraju, wobec palącej potrzeby obrony tych wszystkich skarbów, które stworzyliśmy na wybrzeżu siłą polskich rąk – dalsza rozbudowa odrodzonej armaty morskiej musi pójść w szybszym tempie.

Rokrocznie obszar Rzeczypospolitej powinien się zwiększać o nowe pływające terytoria w postaci silnych, dużych i szybkich okrętów wojennych, będących najwidoczniejszym czynnikiem potęgi Państwa, a źródłem korzystnych przymierzy i dobrobytu narodowego.

O. Żukowski

STOCZNIA OKRĘTOWA

Od czasu kiedy na szlaki żaglowców wkroczył człowiek na statkach, zaopatrzonych w maszyny, to – jak powiada Conrad – «każda z jego podróży jest triumfalnym parciem naprzód». To zmniejszenie się ryzyka walki z żywiołem – zepchnęło na plan dalszy skutek pracy człowieka na morzu, wysuwając na pierwszy plan – maszyny.

Dlatego też zwycięstwo człowieka nad morzem, w okresie współczesnym, gdy horyzontu nie bielą żagle fregat, lecz kładą się na niem ciemne pióropusze dymu – poczyna się nie w chwili sztormu, lecz w miejscu narodzin statku – w stoczni.

Doskonałość pracy stoczni – gdy ze stosów bezkształtnego żelastwa, stali – powstaje żywy kształt okrętu – decyduje w sposób zasadniczy o jego dalszym żywocie, o jego zwycięstwach lub klęskach w walce z morzem. Stąd wypływa ta niezwykła precyzyjność pracy stoczni, jej ogrom i dokładność w szczegółach.

Praca przy budowie okrętu w stoczni dzieli się na dwa okresy: pierwszy, który obejmuje budowę kadłuba okrętowego na pochylni i drugi – okres wykończania okrętu na wodzie.

Konsekwentnie do poszczególnych okresów budowy, stocznia posiadać musi cały szereg budynków, urządzeń do wykonywania pracy podczas poszczególnych okresów budowy. Musi posiadać biuro konstrukcyjne (lokal, w którym inżynierowie i technicy obliczają i rysują plany przyszłego okrętu), trasernię, pochylnię, warsztaty kadłubowe, warsztaty obróbki drzewa, kuźnię, żeglarnię, podręczne warsztaty ślusarsko-mechaniczne, małą odlewnię i modelarnię, centralę sprężonego powietrza, magazyny stali okrętowej, surowców, półfabrykatów i t. d.

Wszystko to stanowi elementy, pozwalające uchwycić obraz pracy stoczni.

Oczywiście niektóre wielkie stocznie zagraniczne posiadają jeszcze warsztaty do budowy kotłów, turbin, silników oraz duże odlewnie.

W projekcie naszej, budującej się stoczni, tego rodzaju urządzenia nie są przewidziane, bowiem chodzi o jak najściślejsze powiązanie pracy stoczni z istniejącym w kraju przemysłem.

O poszczególnych etapach i momentach pracy przy budowie okrętu orientują najlepiej urządzenia, przeznaczone do pracy.

A więc – trasernia. Jest to duża, jasna sala, gdzie na podłodze wykreśla się naturalnej wielkości rzuty kształtów okrętu. Tutaj formuje się w rozrzuconych członach jego kształt i wielkość. Ten wykres teoretyczny okrętu służy do przygotowania szablonów składowych części kadłuba, do czego służą zwykle cienkie, drewniane deski.

W tym celu warsztat kadłubowy posiada specjalne maszyny, służące do prostowania, gięcia, cięcia, dziurkowania blach stalowych i kształtowników.



fol. O. Jabłoński

Stocznia gdyńska widziana z pokładu jachtu

Tuż obok traserni znajduje się warsztat kadłubowy, gdzie następuje dalszy okres pracy. Według szablonów, przygotowanych w traserni, następuje tutaj formowanie poszczególnych części kadłuba z właściwego już materiału.

Z tych wykrojonych części okrętu dalsza budowa odbywa się na pochylni, gdzie okręt zyskuje zasadniczy szkielet – swej przyszłej sylwetki.

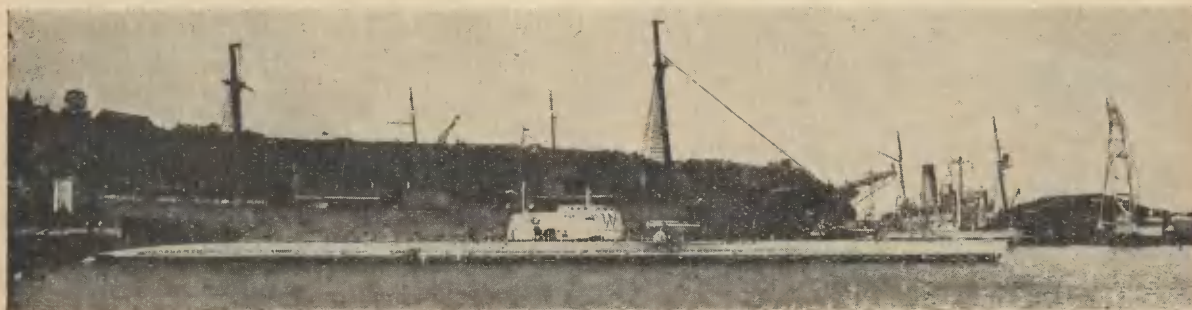
Pochylnia – to nic innego, jak tylko odpowiedniej długości fundament z żelaza-betonu, pochylony w kierunku basenu i w pewnej swej części w nim zanurzony.

Na pochylni, dokąd dźwigi stoczni przenoszą materiał przygotowany w warsztatach kadłubowych, odbywa się właściwa budowa kadłuba.

A gdy budowa kadłuba okrętu jest już o tyle doskonała, że okręt zdolny jest do utrzymania się na wodzie wraz z ciężarem maszyn napędowych, kotłów i innych urządzeń, następuje moment jego wodowania, chwila pierwszego zetknięcia stalowych burt okrętu z wodą.

Montaż poszczególnych maszyn, urządzeń, odbywa się już na wodzie, po wykończeniu których odbywa okręt próbną podróż i wreszcie rozpoczyna swój pracowity żywot.

Te podane szczegóły, jakie towarzyszą narodzinom okrętu – nie dają doskonałego obrazu ogromu pracy – wysiłku maszyn, umysłów i rąk ludzkich, biorących bezpośredni udział w tym dziele. Niemniej poszczególne rysy muszą zorientować, że budowa okrętów



wymaga zarówno w samym założeniu, jak i jego realizacji, drabiazgowo przemyślanego planu, dokładnej w najmniejszych szczegółach realizacji.

Stoczni, zdolnej do budowy większych statków morskich Polska dotychczas nie posiada, dlatego też budowa wielkich jednostek morskich, zarówno wojennych, jak i handlowych, odbywać się musi na stocznjach zagranicznych.

Istniejące stocznie rzeczne w Modlinie, Pińsku i Bydgoszczy, mogą sprostać tylko budowie statków rzecznych, w najlepszym wypadku zdolne są wybudować małe jednostki morskie, jak ostatnio stocznia modlińska, która wykonała 2 traulery.

Prywatna stocznia gdyńska również nie może być brana pod uwagę. Nie posiada pochylni, a wyposażenie techniczne wystarcza jedynie do wykonywania napraw lub budowy małych jednostek do 200 ton wyporności.

Należy przyznać, że brak stoczni do budowy dużych jednostek – w kraju, który posiada już flotę wojenną i handlową, który chce iść ku rozwojowi swych sił na morzu – jest faktem rażącym.

Zdaje się jakgdyby w tym pośpiechu pracy na morzu – zapomniano o czymś najważniejszym, najbardziej fundamentalnym.

Istnieją wprawdzie czynniki, łagodzące ten surowy sąd.

Bo, mimo, iż kwestja budowy okrętów w kraju wytoniła się równolegle z troską o rozbudowę Marynarki Wojennej – to realizację poprzedzić musiał okres przygotowawczy. Należało bowiem przedewszystkiem podłożyć zasadnicze zręby pod tę zupełnie nową dla nas gałąź przemysłu i techniki.

Dopiero w roku 1934 przystąpiono do budowy stoczni.

Miejsce na stocznję obrano tuż u podnóża wzgórz oksywskich, gdzie obok rozciągają się jeszcze torfowiska. Przygotowano już 36 hektarów terenu pod przyszłe budynki stoczni, jednocześnie wykończony jest basen o powierzchni około 10 hektarów i nabrzeże długości 400 metrów.

Założone zostały również fundamenty pod główną halę warsztatową (warsztat kadłubowy z trasernią) oraz jedną, najmniejszą z projektowanych pochylnię, która będzie miała 130 metrów długości.

Niezależnie od tego rodzaju prac budują się połączenia kolejowe do stoczni, drogi dojazdowe; zakłada

się sieć wodociągowo-kanalizacyjną, instalację elektryczną oraz inne drobne urządzenia.

Ten dotychczasowy rezultat pracy jest wprawdzie daleki od dostatecznie przygotowanej stoczni, niemniej jednak należy się spodziewać, że następna serja naszych okrętów, jeżeli nie całkowicie, to przynajmniej częściowo zostanie wykonana już na własnej stoczni.

Niezmiernie ważnym elementem, obok niezbędnych funduszy na budowę stoczni i jej użytkowania – jest odpowiednio fachowo przygotowany zespół ludzi.

W chwili obecnej sprawa ta nie przedstawia się zbyt optymistycznie. Istnieje dostateczna ilość inżynierów okrętowych, lecz brak jest techników okrętowych.

W tym celu Marynarka Wojenna złożyła do władz oświatowych projekt otwarcia przy jednym ze średnich zakładów technicznych – wydziału budowy okrętów i konstrukcji metalowej. Projekt ten prawdopodobnie w niedługim czasie zostanie zrealizowany. Właściwie należałoby w tym wypadku wykluczyć możliwość prawdopodobieństwa, a operować jedynie słowem «konieczność».

Ta ważna kwestja realizacji projektu powstania wydziału budowy okrętów, dla przygotowania, specjalistów techników, musi wśród czynników oświatowych stać się sprawą pilną i doniosłej wagi. Musimy zacząć wreszcie rozwiązywać to drażniące zagadnienie braku fachowców w pewnych dziedzinach – przy jednoczesnym bezrobociu ludzi z dyplomami.

Wracając do sprawy budowy stoczni, musimy jasno i zdecydowanie dążyć do tego, aby stocznia jak najszybciej mogła być uruchomiona. Nietylko dlatego, że będziemy mogli budować okręty na własnej stoczni, lecz choćby dlatego, że w miarę jej rozwoju ożywiać się będzie i pogłębiać życie naszego przemysłu.

W ślad za tem, konsekwentnie znajdzie zatrudnienie coraz większa ilość rąk roboczych.

Zagadnienie budowy stoczni okrętowej – leży u podstaw dalszego rozwoju naszej Marynarki Wojennej, rozwoju naszego życia morskiego. Wymaga przeto właściwego zrozumienia najszerzych sfer społeczeństwa.

Posiadanie własnej stoczni w życiu narodu, idącego dotąd planowo naprzód, będzie miało moc faktu, zapewniającego mu zwycięstwo na morzu.

St. Z.



Fala wchodzi na ląd

OBOZY MORSKIE A. Z. M. W JASTARNI

Już od 1933 r. każdego lata w m-cach lipcu i sierpniu organizowane są przez AZM Obozy Morskie w Jastarni. Aczkolwiek przez Obozy te przepływają coroku dość znaczne ilości uczestników, rekrutujących się z pośród młodzieży akademickiej, mało osób orientuje się, w dostatecznej mierze, czym są te Obozy dla młodzieży, jakie zadania i jakie cele mają do osiągnięcia i w jaki sposób są organizowane. Z nielicznych bowiem wzmianek w prasie codziennej lub też na podstawie bezpośredniej obserwacji części uczestników, korzystających z całym zapałem z urządzeń przyjemnościowych (dancingi), jakimi dysponuje Jastarnia dla letników, można wysnuć jedynie wnioski błędne lub krzywdzące intencje organizatorów. Dlatego też postaramy się zapoznać pokrótce naszych czytelników z historią powstania tych obozów, z ich zadaniem i z ich organizacją.

Akademicki Zw. Morski powstał w r. 1932. Jest to organizacja ideowo - sportowa, mająca za zadanie krzewienie wśród młodzieży akademickiej zamiłowania do uprawiania sportu żeglarskiego na morzu, a przez to skierowania jej zainteresowań do głębszego poznawania spraw morskich i kolonialnych. Jeżeli przez możliwość uprawiania sportu żeglarskiego wyrobi się w człowieku, który dotąd znał morze jedynie z powieści Londona lub Conrada, prawdziwe zamiłowanie do morza, a jednocześnie da mu się możliwość poznania aktualnych zagadnień morskich i jeżeli zobaczy on olbrzymie możliwości twórczej pracy na tym odcinku, to niewątpliwie, zechce on w wielu wypadkach poświęcić się całkowicie jednemu z zawodów, związanych z morzem. Jako student będzie mógł tak pokierować swe studja, aby wyspecjalizować się w jakiegokolwiek gałęzi czy to przemysłu, czy też handlu morskiego — a o to przecież chodzi, żebyśmy mieli możliwie dużo fachowców w tej dziedzinie, bo brak ich, jak dotąd, dotkliwie daje się odczuwać.

Dzięki swoim założeniom ideowym Akad. Zw. Morski znalazł zrozumienie i poparcie finansowe sfer urzędowych i mógł nabyć dość znaczny, jak na nasze warunki, tabor żeglarski, na którym odbywa się szkolenie uczestników Obozów. Podkreślić tu jeszcze trzeba, że od początku swego istnienia, aż do chwili obecnej A. Z. M. jest organizacją całkowicie autonomiczną, a organizowane przez niego obozy są jednym z nielicznych wyjątków w Polsce, jako całkowicie samowystarczalne i o charakterze masowym. Oczywiście, że zanim A. Z. M. mógł wystąpić o pomoc w organizowaniu tych obozów, musiał na przestrzeni 3-ich lat złożyć egzamin z celowości prowadzenia tego rodzaju akcji. Dlatego też uczestnicy dotychczasowych obozów musieli znosić twardą szkołę wytrzymałości charakterów — bo przynależało tu trzeba otwarcie — warunki pobytu były bardzo ciężkie. Zakwaterowani w przeciekających namiotach, rozbitych na piaszczystym i podmokłym terenie, który nie mógł zapewnić utrzymania się ich pod naporem sztormowych wiatrów lub szkwałów, kuchnia wymagająca często t. zw. strusich żołądków, brak odzieży ochronnej i t. p. świadczą o tem, że pobyt w tych obozach przez miesiąc lub dwa bynajmniej nie był sielanką plażowo — przyjemnościową. Jednak uczestnicy wracali do swoich uczelni pełni entuzjazmu, werbując do szeregów AZM nowe rzesze członków, gotowych przygotowywać się tam teoretycznie i praktycznie do objęcia w przyszłości służby na morzu.

Entuzjazm i upór młodzieży zwyciężyły, Dziś LMK daje AZM całkowite poparcie tak moralne, jak i materialne, a P. U. W. F. i P. W. przygotował na dotychczasowym piaszczystym nieużytku ośrodek, który całkowicie zadawalni wymagania pionierów — sportowców, jakimi niewątpliwie są wśród klasy inteligencji polskiej — azetemowcy.

W roku bieżącym AZM będzie rozporządzał nieby-

wałym dotąd luksusem. W Jastarni zbudowano stałe, wygodnie urządzone szopy — koszary dla mężczyzn oraz campingowe domki dla kobiet, które bę-



Fragment z obozu A. Z. M.

da mogły pomieścić około 200 uczestników naraz. Szkolenie uczestników tegorocznych obozów będzie prowadzone równolegle w 4-ch kierunkach: a) poznawanie aktualnych zagadnień kolonialno-morskich, b) teorii żeglowania, c) praktycznej nauki żeglowania na taborze jachtowym, jolkowym i wiosłowania na szalupach ratunkowych oraz e) zdrowotno - sportowej zaprawy lekkoatletycznej i pływackiej (P.O.S.). Obóz jest dostępny dla wszystkich akademików za opłatą 82,5 zł. za turnus lipcowy i 72,5 zł. za sierpniowy, pojemność obozu wynosi 200 uczestników na miesiąc. Na czele Obozu stoi, powołany przez Zarz. Gł. AZM Komendant, któremu podlegają: Kierownik Organizacyjny (sprawy gospod.), Kierownik Wyszkolenia Żeglarskiego, instruktorzy wychowania fizycznego, żeglarskiego i pływackiego oraz lekarz obozowy. Wszyscy uczestnicy zostaną podzieleni na t. zw. drużyno-załogi po 8 osób w każdej. Drużyno-załogi kolejno korzystają z wyszkolenia żeglarskiego na własnym taborze, składającym się z 4-ch jachtów pełnomorskich, 3 jolek żaglowych, dostosowanych do żeglowania po zatoce oraz 3 szalup ratunkowych, na których otrzymają naukę wiosłowania.

Dzięki trzyletniej praktyce, wśród uczestników obozów jest już dużo materiału przeszkolonego, t. j. uczestników którzy uzyskali na poprzednich obozach stopnie sterników lub żeglarzy morskich. W roku bież. uczestnicy ci będą wdzieni w osobne drużyny t. zw. żeglarzy morskich, które będą odbywały na nowozakupionym jachcie kolejno dalsze rejsy do portów: Danji, Szwecji czy też Finlandji, drużyny zaś żeglarzy pozostające w tym czasie w Obozie będą pełniły funkcje podinstruktorów wyszk. żegl. — pomagając w szkoleniu świeżo zwербowanych adeptów tego sportu. Mimo iż AZM ma już za sobą sporo dalszych wypraw do portów Bałtyckich, to jednak dopiero w bieżącym roku bandera AZM stanie się powszechnie znaną na Bałtyku, dzięki włączeniu do akcji obozowej uprawiania dalekomorskiej turystyki.

Nie wątpliwy, że już niedługo nasze azetemowe „wilezki“ morskie przekształcą się, dzięki systematycznej i celowej akcji tak obozowej, jak i pracy zimowej, w pełnowartościowych pracowników morza.

Dobrego wiatru! Mgła zalegająca dotąd gęstym woalem nad Polską Zatoką podnosi się do góry, a cumulozy wróżą piękną pogodę.

M. H.

Morze w literaturze pięknej



NIEBEZPIECZEŃSTWO MORSKIE

W bezcennej, bo już dawno wyczerpanej książce, szkicu historycznym dra Aleksandra Czołowskiego p. t. «Marynarka w Polsce»,*) świetny ten autor podaje pierwszorzędne materiały do dziejów naszej historii morskiej. Owe studjum historyczne, dzięki syntetycznym opisom i żywej plastyce, graniczy niejako z literaturą piękną. Poproszę—sugeruje i inspiruje niejedną kanwę powieściową.

Byłem świadkiem żywotności tej książki z okazji obecnej matury, gdy szereg uczniów stanęło z drżeniem wobec „niebezpieczeństwa morskiego”. Dużo pytań i wiele zadań na temat obecnie modnych zagadnień morskich przyczyniło się niewątpliwie do wygrzebania z antykvarni nagwałt ostatnich egzemplarzy książki Czołowskiego.

Dowodziłoby to logicznie, że górne sfery nauczycielskie już wzbogaciły swój zasób morskich wiadomości o tyle, że—za swoim przykładem—wymagają teraz od młodzieży gimnazjalnej lektury pozaszkolnej.

Tymczasem w literaturze pięknej to samo „niebezpieczeństwo morskie”, a cóż dopiero pomorskie (myślę o znajomości gruntu kaszubskiego), jest dotąd wciąż zbyt mało brane w rachubę twórczości. Rzadko kiedy jakiś marynistyczny utwór literacki zechce przejść przez egzamin orężnej historii. Najpiękniejsze, i bodaj czy nie najciekawsze momenty, pozostają wciąż nieuprawnym ugiem. Nikt dotąd z autorów nie wniknął ani w bohaterką epopeję kaprów króla Zygmunta Augusta, ani też nie podjął tematu prawdziwie rycerskiej sagi pomorskiej o dziejach kilku pokoleń Weyherów na tle ich obrony Pomorza, ukoronowanej dziełem kwitnącego po dziś dzień miasta Wejherowa.

Z niemąłą wdzięcznością wspominam Czołowskiego. Należy mu się moja pamięć za obraz bitwy oliwskiej i przedstawienie bohaterskiego dramatu Jana Lanckorońskiego, strażnika, wiernego morskim szancom Rzplitej. Niech to nie brzmi jako samochwalstwo lub interes „pro domo sua” z powodu aż dwóch moich książek.

Chodzi o wartość ważniejszej sprawy. Historia i jej dzieje są dla wszystkich. I trzeba z tego korzystać. Naogół jednak tego rodzaju inspiracje w twórczości literackiej giną niedoceniane. Całe szczęście, że ostatnio Polska Akademia Literatury, chcąc przyjąć z pomocą zarzuconym zagadnieniom historycznym, nagrodziła powieść z tej dziedziny pisarskiej. Daje się przytem zauważyć coś szczególnego. Wielu współczesnych autorów zamiast korzystać z faktów stwierdzonych i jakże rozległych w naszych morskich tematach historycznych, sięga zbyt łatwo do podań nieopartych na żadnej wartości pozytywnej. Naprzykład—w ślad za Żeromskim—napisała dobra autorka, Wanda Wasilewska, nową opowieść o Janie z Kolna. Nie jestem żaden Olgierd Górka. Powiem jedno tutaj: szkoda. Bowiem żeglarz ten, oczywiście nie Olgierd Górka, ale ów Jan z Kolna—poza synonimem marzeń—wcale nie istniał.

Dajmy to sobie raz wytłumaczyć. Nic na tym Janie nie stracimy. Nie jest to żaden dowód, jakoby Polska lepszych, sławniejszych i bardziej wartościowych żeglarzy-bohaterów nie wydała. Poczóż ich aż zmyślać! Świat poszedł znacznie naprzód, Żyjemy w okresie dużego dorobku wiedzy. A w naszej marynistyce mamy do odrobienia duże zaległości. Czas na nie przyszedł i pora.

Wystarczy zanurzyć się w zebranych materiałach bibliotecznych i cennych szpargałach, aby—zamiast sławić nieznanego Jana z Kolna, lub wałkować nieszczonego Maurycego Beniowskiego — wyróżnić wreszcie prawdziwe fakty i istotne zasługi wielu Polaków na morzu. Będzie to napewno z lepszym pożytkiem. Można by tu za przykład wymienić choćby sławnego Jakimowskiego Marka na tle jego morskiej ucieczki z tureckiej niewoli w 1621 r., czy też egzotycznego Krzysztofa Pawłowskiego w wyprawie do Indyj Wschodnich w 1596 r., albo dzielnego (w rodzaju polskiego „Kapitana Blooda”) kapra-zagończyka Jana Skalskiego z 1463 r., lub wreszcie takiego Adama Mierostawskiego, świetnego, niespopularyzowanego dotąd w żadnym utworze literackim; żeglarza, romantycznego zdobywcy morskich przestrzeni, który sfinansował powstanie badeńskie brata swojego, dyktatora Ludwika w 1848 r., za cenę nowoodkrytej przez siebie wyspy St. Paul na oceanie Indyjskim.

Dlaczego o tem wspominam?

Brak utwierdzenia naszych tradycji morskich w literaturze pięknej nie wydaje mi się mniejszem niebezpieczeństwem od istoty tego afektu nagłego, który bez zrozumienia właściwego, bez ceny wiedzy i znawstwa okupionych doświadczeń, przystępuje do wypełnienia programowego w tym roku hasła „Święta Morza” pod znakiem dozbrojenia. Hasło to jest zrozumiałe w wyścigu zbrojeń wszystkich państw. Hasło w całym tego słowa znaczeniu—podstawowo ważne dla fizycznego znaczenia morskiej siły zbrojnej i bezpieczeństwa naszych granic oraz gdyńskich szlaków. Uczuciowo jednak ze strony zainteresowania literackiego i przygotowania tą drogą czytelnika, przedstawia się wręcz rozpaczliwie.

Afekt zapalny, programowy i propagandowy powinien mieć w społeczeństwie zaszczerpioną już władzę kultury. Powinien wypytywać z tych źródeł uczuć i przeżyć, które łatwo nie zgasną, bo pochodzą z rodzimych, głębokich soków ziemi i gwarantują na przyszłość ich posilne podstawy istnienia. A jednak, nie do wiary—nasza literatura piękna, która powinna być zawsze odbiciem życia, najmniej dziś odzwierciedla pulsy i żywotne znaki naszej siły zbrojnej na morzu. Powieść?... Ależ refleksje historyczne są unikane! Erudycja?... Tej zwykłej towarzyszy obojętność i pewne zażenowanie wobec bankructwa morskich planów w przeszłości.

A jednak w imię przyszłości—cena minionej ofiary dziejów nigdy w swych wartościach zginąć nie może. Dzień obecny ją tylko dalej przetrawia.

Jeśli na naszych szlakach morskich unocznia się

*) Dr. Aleksander Czołowski: «Marynarka w Polsce». Szkic historyczny z 23 ryc. i 3 mapami. Wyd. Zakładu Narodowego im. Ossolińskich, rok 1922, str. 201.

olbrzymia różnica między wielkim rozwojem Marynarki Handlowej a szczupłością Floty Wojennej, tkwi gdzieś w korzeniach myśli społecznej to zło dysproporcji, które w całości dokonanego dotąd dzieła nie przynosi wcale spodziewanej chluby i dumy.

Cóż wie przeciętny czytelnik o niebezpieczeństwach tej widocznej dyferencji? Na lekturę, cóż mu polecić? Znow Żeromskiego z «Wiatrem od morza»? A przecież od tego dzieła Żeromskiego mija już dobrych lat kilkanaście. Czy zresztą posiadamy w literaturze chociaż jedną porządną powieść morską z życia współczesnej Marynarki Wojennej? Z wyjątkiem Jima Pokera, Brunona Dzimicza, którzy prawdziwie z wieku i urzędu dźwigają na swoich barkach

brzemie niesłuchanie ważnego zadania—ogrom uczucia, sprawdzian tężyzny, wszystko wreszcie co płynie z środowiska ducha i krzepkiego żywota wojennej bandery polskiej, napotyka gdzieś po drodze do czytelnika na mur chiński, lub kolezasty drut zakazu.

Kiedyś to się napewno zmieni. Budujemy przecież wciąż budujemy.

Duże, w tym stanie rzeczy dziwnej, jeszcze nieruchliwości myśli polskiej, w której tyle odkłada się do jutra. Powstanie wtedy, oczywiście — bo musi kiedyś powstać — doskonałe dzieło pióra na współczesnych nam szlakach Floty Wojennej. Dozbroi ono literaturę naszą zaległością wszystkich tęsknot i uprażeń.

Janusz Stępowski

ORLĘ MORSKIE

Były to czasy, gdy to co znajdowało się na miejscu obecnej Gdyni, wogóle mogło się obejść bez nazwy.

Pierwsze okręty Rzeczypospolitej jak bezgładne kukułki kotwiczyły przy nieosłoniętych brzegach Kamiennej Góry lub Oksywskich Piasków i kotwiczyły źle, gdyż przy bardziej męskim podmuchu od morza można było, nie będąc żaglowcem, położyć się na boku na miękkich łachach piaszczystego poprzeża. Takim był port macierzysty, bo drugi, zatokowy Puck, nazywano „czworakami na błocie.”

Kanonierka „Komendant Piłsudski“ o nieco przytyłym kadłubie przytomnie trzymała się dalej lądu, aby mieć sen i wachtę-spokojne. Gdy ląd był dalej, kotwica pewniej chwyciła.

O dwudziestej drugiej lunął deszcz. O dwudziestej czwartej zaczęło wiać. Mokre olinowanie parowca, naprężone wilgocią zaczęło coraz głośniejsz się skarżyć... W tym czasie wachtę objął Dyonizy Wójcik, dziecko lwowskie, bardzo honorne i zacięte... Pcha się do marynarki takich wielu i szybko godzą się z morzem. A morze z nimi...

Wiaterek był od północnego wschodu, czyli od helskiej naftowej lampy. Fale rosły szybko, i ażeby w nocy można było je odróżnić jedną od drugiej, upiększyły się srebrzysto-białymi grzebieniami... Łańcuch kotwiczny tarł się i szurzał samotnie o kadłub i skrzeczał żałośnie, gdy niespokojny dziób podrywał go zbyt raptownie do góry...

Rura głosowa przyniosła krótki rozkaz: Rzuć drugą kotwicę... Dyonizy wiedział, że należy rozbudzić pana bosmana okrętowego, pana bosmanmata dziobowego, ale przecież już tyle razy robił to sam, pod okiem tej wysokiej morskiej władzy. No a teraz robi to pod mrugającym okiem księżycy, wyglądającego jakoś ospale.

Przypomniał sobie przyspiewkę starych zejmanów: — „Jeśli młody księżyc leży, nie śpij matros bez odzieży”...

Ale miał przecież wachtę, więc nie było czasu zastanawiać się nad tem, jak należy spać. Czepiając się poręczy dotarł do hamulca kotwicznego i... poświsł wiatru zagłuszył kłaśnięcie kotwicy o wodę, łańcuch tylko wyskakując z kluzygłośno zaszczekotał... Na 30-tu metrach zahamował.

Na tę noc miał przynajmniej spokój. Nad ranem, jeśli wiatr nie okręci, bosman łatwo wydobędzie przy pomocy windy kotwicę, no a jeśli inaczej, to się trochę pomęczy.—Przynajmniej usłyszę parę fachowych klątw,—pomyślał.

Raptem przypomniał sobie, że przecież za rufą jest przywiązana jolka, która służyła dla przywożenia z lądu spóźnionych amatorów krowiej podłogi i że lina, jak lina, czasami się przeciera.

Wracać z wiatrem ku rufie było znacznie łatwiej. Miał na sobie wiatrówkę i gumki, a prześlizgając się koło kuchni, owiany jej ciepłem, poczuł się jak w luksusowej kabinie na transatlantyku.

Na samej rufie przekonał się, że morze wcale nie okłęśło i wydało mu się, że chłapie tu gorzej, niż tam na przodzie, krajane dziobem. Jolka wyprawiała szalone harce. Gdy wpadała w poświatę rufowego

ognia zdążył zauważyć, że nabrała trochę wody i że niestety jedno z wiosel poszło w świat... Przypomniał sobie, że dowódca o ósmej kazał jolkę podnieść, ale porucznik miał swoje plany na wieczór i widocznie gdy wrócił przed północą, łodzi już nie chciało się podnosić... Trudno, przyjął wachtę! Jutro będzie musiał się głowić, aby bosman miał tyle wiosel, ile ma zapisanych u magazyniera...

Psia wachta, bo psia, ale jakoś czas szybko zeszedł i kwadrans przed czwartą z przyjemnością wsunął się do dziobowego kubryku budzić Mietka Siwaka na następne warowanie...

Wracając zatrzymał się przy ciepłej kuchni, jednak coś go tchnęło i poszedł rzucić okiem za rufę... Jolki nie było... Przetarty koniec świeżej przecież manilówki smętnie zwisał na przyburciu i jak mu się wydało merdnął nawet, jak złośliwa suczka ogonem. Wiadomo, najsampierw, splunął...

Dowódca, przewracając się na drugi bok, usłyszał ostatnie osiem uderzeń dzwonu na psiej wachcie. Czułe jego ucho uловиło jakiś plusk na stronie zawietrznej... „Nie zaczynają przecież szorować pokładu pomyślał. Skąd znow taka ambicja pracy w piątek”... Naciągnął jednak gumki, narzucił na nocną koszulę płaszcz i wywindował się na górę...

Ciemność stawała się jakaś matowa i mleczna... Zaczynało pomału dnieć... Naraz, poza chmurami, wytrysnął nad horyzontem miedziany paw ogon... Słońce przed wynurzeniem się, rozpędzało niby wachlarzem zbyt powolne obłoki. Księżyc chorobliwie zbladł. Morze wyglądało zmurszałe i chropawe...

Rzucił okiem na rufę i ujrzał tam wachtowego marynarza, który obok kupy porzuconego ubrania, robiąc nad oczyma ręką daszek, przyglądał się uporczywie wodzie w kierunku ku Gdańskowi...

— „Cożecie morza nie widzieli?!” zagadnął.

Wpatrując się jednak w tym samym kierunku dojrzał raptem ciemny punkt, a obok niego znacznie mniejszy. Zerwał z szyi wachtowego nocną lornetkę. W jakiejś mili od okrętu kołysała się wesołkowa jolka, a do niej już dopływał człowiek z wiosłem.

Zaśpiewały gwizdki pobudzonych matów... Alar-mowo odziana załoga skoczyła do szóstki, bujającej się na belkach, zawiązując pasy ratunkowe... Bosman z całą wytwornością opuścił łódź. Szturchnęła trochę lśniący kadłub kanonierki, lecz sternik-mat gładko wymanewrował na swojej łupinie. W rękach chłopców, aż trzasnęły wiosła, tak była wielka ochota przyholować z powrotem honorowego Wójcika i najmniejszą pchłę morską Rzeczypospolitej— Jolkę z ORP. „Komendant Piłsudski”...

„Musowo!” Krzyknął jeszcze bosman na odjezdnie, ale otuchy nie trzeba było dodawać...

Gdy przemęczonego Wójcika wyciągnięto klubami na pokład, nie było żadnych rozmów, dowódca uściskał mu rękę i przysłał szklanek oryginalnego konia...

Nie dali się. Honor morski był uratowany...

Takie szczenię mleczne! Ho, ho... cmokał bosman.

Słońce jakoś przytulnie grzało w tym dniu na pokładzie kanonierki...

Brunon Dzimicz

R O Z T E R K A

NOVELA

Szkoła Podchorążych Marynarki czerwieniła się zdala paloną cegłą, podmywała je błękitna, szeroka wstęga Wisły. Gmach wdzierał się w siność nieba konturami ni to zamku krzyżackiego, ni to renesansowego pałacu. Okalał go wysoki mur, prawie więzienny. W doznaniu Piotra mieszały się wrażenia zamku św. Anioła, pałacu Pittich i Sing-Singu.

Piotr Wirski jechał w rozklekotanej dorożce mostem, rozpiętym kilku olbrzymiami przesłami nad Wisłą. Stąd, pomiędzy łukami z żelaza i stali, ujawnił się świeży widok na Szkołę. Wzrok podchorążego ostatniego kursu sięgał jednak głębiej, za zjawą barw i strzelistych linii, do sal, gdzie pod sklepieniami sufity, śpią teraz jego koledzy. Wkrótce ostry dzwonek targnie ciszą wewnątrz grubych murów. Inspekcyjny oficer przebiegnie sale z krótką komendą: „pobudka”. Koledzy prychną będą u zimnych kranów, obnażeni do pasa. Potem uformuje się dwuszeręgi, wyciągnie wzdłuż korytarza i pomaszeruje w poranne mgły i przymrozki na dziedzińcu. Piotr rozmyślał o tem, że mimo wszystko stawi się na zbiórkę przed godziną siódmą i zamelduje oficerowi kursowemu punktualny powrót z urlopu.

Dwa tygodnie, spędzone w Zakopanem. Lekarz szkolny zaaplikował mu ten odpoczynek po poważnej grypie. W przeddzień wyjazdu był na dancingu w „Morskiem Oku”. Jego granatowy mundur i jego dwadzieścia jeden lat ściągnęły nań uwagę pań. Ktoś ze znajomych kazał mu usiąść przy stole. Piotr wypił za dużo i jeszcze więcej tańczył. Gdy nad ranem wychodzili z dancingu, pani dyrektorowa popchnęła go lekko do dorożki. Stanęli przed furką w ogrodzeniu, otaczającym ogród, pośrodku którego stała wtulona między ciemne świerki willa. Piotr odprowadził uprzejmie towarzyszkę aż do progu. Dyrektorowa podała mu rękę do pocałunku. Spod brwi spoglądały nań czarne, lśniące oczy.

— Proszę, może pan wejdzie na górę? (Willa była piętrowa).

Piotr zmieszał się, jak sztubak. Natwarzy jego odmalowały się i wstyd i wahanie.

— Niech się pan nie boi. Dyrektora niema w Zakopanem, jest w Warszawie. I nie prędko wróci.

Uczuł jej cichy i złośliwy uśmiezek, w barwie jej głosu szeleścił aksamit...

Mimo wszystko wrócił jednak na czas z urlopu.

Z nutą radosną w głosie meldował się u oficera; z zapalem zasiadł w ławce na sali wykładowej. Profesor, emerytowany komandor, wypisał na tablicy łańcuchy równań różniczkowych, mających dowieść jakiejś tezy z zakresu astronomji nautycznej. Igraszka! Piotr wlot pojął ku czemu zmierzał rachunek, przewidział formułę końcową i jej praktyczne zastosowanie przy pomocy tablic nautycznych. Na wykładzie wyższej matematyki z napięciem śledził system znalezienia pochodnej zawilej całki Laplace'a, aby się zaraz na następnej godzinie balistyki zewnętrznej dowiedzieć, że pochodna jest krzywą, otaczającą pole rozrzutu pocisków artyleryjskich. Tak składowa gałąź wiedzy zazebiała się o inną gałąź. Dwie, jakby rekreacyjne godziny języka obcego i praktycznych doświadczeń w sali broni podwodnej. Tu młodzi adeptci wiedzy wojskowej, rozdzieleni na grupy: do min, torped i bomb hydrostatycznych—rozkładali najskomplikowańsze mechanizmy na drobne ułamki, aby z nich znów złożyć całość. Odkrywali tajemnicę samoczynnego działania torpedy. Zdarzyło się, że ktoś z kolegów, który od szeregu miesięcy przełamywał swą nieudolność rozumienia istoty maszyn, wykrzyknął raz, gdy nareszcie zrozumiał działanie torpedy: Cud, Cud!

Piotr również szeptał: najgenjalniejszy wynalazek na świecie! Pracowicie sprzęgnięte w jeden organizm

setki śrub, tłoków, zaworów, zatrasków, występów i haków, z sercem—żyroskopem i płucami—zbiornikiem sprężonego powietrza, były tak logicznie powiązane, że trudno było dojrzeć początku i końca. Ten mechanizm dawał się wyposażyć w coraz nowe udoskonalenia. Na sali leżały obok siebie, jak martwe wieloryby, przyholowane na brzeg—modele torped. Ten model można nastawiać ze zmianą biegu po przepłynięciu określonej odległości, tamten dawał się sterować elektromagnetycznie.

Wirski spędził w tej sali wiele godzin nocnych. Rzetelnym wysiłkiem mózgu, inteligencji i pamięci, zdobył pewnego dnia świadomość, że już na zawsze rozumie. Podkład teoretyczny znalazł uzupełnienie w drobiazgowej znajomości każdej części. W komórkach mózgowych zagnieździł się cały słowniczek technicznych nazw.

Jutrzejszy dzień przyniesie dwie godziny słuchania powieści: historję wojen morskich, strategję, artylerję, trochę chemji związków wybuchowych i sygnalizację morską.

W zapomnieniu legła cała treść ostatnich dwóch tygodni. Szkoła rugowała życie prywatne na odległy plan w ciągu pięciu dni tygodnia, dopiero sobota wyzwalała w podchorążych pożądanie ponęt świata: uśmiechów kobiet, widoku kwiatów i zieleni ogrodów, dźwięków muzyki...

Piotr otrzymał kartę od swego przyjaciela z gimnazjum, który kończył właśnie prawo. „Chciałbym z Tobą spędzić niedzielę—pisał Rafał Gierymski—pomówimy o szkolnych czasach. Bardzo się cieszę na myśl o spotkaniu z Tobą. Ciekawy jestem, ile się zmieniłeś w marynarce, odkąd się nie widzieliśmy?”

Przyjaciele uścisnęli się serdecznie w jakiejś tłocznej kawiarni. Piotr, zanim się przewinał między stolikami do Rafała, przeżył się na baczność przed licznymi oficerami z różnych broni garnizonowego miasta. Stukał mocno obcasami. Czynił to z wielką satysfakcją, ponieważ przy tej sposobności miał możność zareprezentowania publiczności kawiarnianej swej doskonałej postawy wojskowej.

Rafał uderzył odrazu w górny ton. W gimnazjum ledwo dorastający do poziomu Piotra, teraz oszałamiał go mądrością, zaczerpniętą z uniwersyteckiej sali, dysput akademickich i czasopism. O głowę przerosł przyjaciela odczuwaniem pewnych spraw. Najwięcej miejsca w potoku słów Rafała zajmowała polityka, właściwie drobna, zjadliwa i napastliwa plotka. Nużyło to niezwykle Wirskiego. Odczuł dobrodziejstwo izolacji od tego świata. „Wojsko jest trochę jak klasztor, a zawód nasz zakonem” — myślał.— „Że też ten człowiek nie widzi, jakie to małe i niskie, te personalja, kalumnje. Dlaczego i kto rozpałił w nim tę gorączkową zajadłość?”

Natomiast słuchał uważnie, gdy Gierymski zaczął mówić o zagadnieniach ekonomicznych i socjologicznych. Nie rozumiał wielu słów i zawstydził się swojej niewiedzy. Porwał go sam nurt, kryjący się za słowami. Techniczny umysł Piotra lubił konstrukcje, a nie negacje. Toteż wywody Rafała o konstrukcji z niezmiernie oryginalnego materiału: z żywej społeczności ludzkiej, dały mu smak rzeczy zupełnie nieznanych. Zapytał przyjaciela o literaturę. Gierymski obiecał mu dostarczyć jej do Szkoły. Piotr uczuł się nagle małym i głupim wobec przyjaciela. Przed północą rozstali się w bramie koszar.

W najbliższym tygodniu Piotr wertował nocami książki ekonomiczne i socjologiczne. Inspekcyjny oficer zapędział go do snu.

— Nie mogę usnąć, panie poruczniku!

Szkolę obleciała wieść, że podchorąży Wirski cierpi na bezsenność. W tem zdrowym środowisku późne kładzenie się do łóżka mogło być uważane tylko za chorobę.

Po kilku tygodniach ujawniło się zaniedbanie Wirskiego w paru przedmiotach, wymagających więcej drobiazgowego, pamięciowego opanowania materiału, niż inteligencji. Wirski potajemnie pęczył wiadomościami innego rodzaju. Musiała w nim istnieć gotowa pojemność mózgowa, zdolna do przyjmowania nowej wiedzy, która wpadała w nią, jak gaz do próżni.

W chwili wytchnienia przeczytał jeszcze raz „Urodę życia”. Coś go ciągnęło do tej książki. Uświadomił sobie po przeczytaniu kilku rozdziałów, spoczątku i środka powieści: postać polskiego oficera, chociaż w służbie rosyjskiej—postać tragiczną i najgłębiej ludzką, Piotra Rozłuckiego.

Czem byłby Piotr Rozłucki, człowiek wzrosły nawskroś we współczesność, w Polsce dzisiejszej? Jak przeszedłby z takim układem psychiki przez służbę wojskową i życie? — Pytania mnożyły się bez końca:—Gdzie znalazłaby ujście rewolucyjność Rozłuckiego? Czy powstałby u niego rozdźwięk między regulaminem wojskowym a samem człowieczeństwem oficera-intelektualisty? A może służba we własnym, narodowym wojsku, pozbawiając go konfliktów patriotycznych, odarłaby go z całego tragizmu, a więc i tej magicznej siły przyciągającej, oddziaływującej na młodych adeptów sztuki wojskowej?

Żeromski ułatwił Wirskiemu spojrzenie w głąb samego siebie, w głąb człowieka odzianego w mundur. Uświadomił walor życia w „zakonie” wojska, odkrywcem wejrzeniem nadał temu życiu głębszy sens i urok.

Wirski wrócił znów do lektury. W miarę jak czytał, narastały w nim myśli przeróżne, wątpliwości—łamał się wewnętrznie: więc jakim powinien być oficer: czy mieć regulamin we krwi, być tylko modelem dyscypliny, znać doskonale rzemiosło? Żyć w „zakonie” — zdala od społeczeństwa, nurtu jego żywych spraw. Prężyć się tylko na baczność, maszerować? Zamknąć się w klasztorze?

A nurt życia, nad którego bezpieczeństwem i spokojem on jako oficer ma czuwać — ma przejść poza nim?

Pewnego dnia zrana zameldował się u przełożo-

nego z prośbą o przedstawienie go do raportu u komendanta Szkoły.

— W jakiej sprawie?

— W sprawie zwolnienia mnie ze Szkoły Podchorążych.

Porucznik wziął to za objaw babskiej hysterji, związanej z jakimś chwilowym niepowodzeniem. Nie mógł jednak skłonić podchorążego Piotra Wirskiego do zaniechania tego zamiaru.

W południe stanął przed komendantem.

Komendant, równocześnie profesor strategji i taktyki oraz historii wojen morskich, przyjmował zwykle wszelkie raporty surowo i sztywno.

— Zwolnienie ze Szkoły? W przededniu ukończenia? Podchorąży zamelduje się u mnie po zbiórce w gabinecie.

W gabinecie nastąpiła metamorfoza: surowy i sztywny komendant wdał się z Piotrem w dyskusję, jak Rafał Gierymski. Ciepłą nutą w głosie zachęcił Piotra do szczerej spowiedzi. Pobłażliwie przyjął zapewnienie, że zamożni rodzice Piotra zwrócą Państwu koszty jego paroletniego pobytu w szkole i na okrętach, że gotów jest ponieść wszystkie kary dyscyplinarne, jakie szkoła na niego nałoży. Musi być zgodny ze swoim sumieniem: teraz wątpi, czy będzie kiedykolwiek pełnowartościowym oficerem.

Komendant zabrał głos, a słowa jego brzmiały jak absoluca spowiedzi.

Piotr miał słuszną: wojsko jest zakonem, trzeba mieć powołanie. Wolno jednak przeżywać walki wewnętrzne z pokusami życia, które się toczy subtelnie za murami koszar. Przychodzą ataki sceptycyzmu, czasem nawet rozpacz. Trzeba z tego wyjść zwycięsko. Im więcej było powikłań wewnętrznych, tem wartościowszy oficer, gdyż krzepnie w nim poczucie głębi jego zawodu, otwierają się szersze perspektywy. „Zakon” staje się wtajemniczeniem. Gnuśna koszarowo-garnizonowa atmosfera rozbłyśkuje światłami.

— — — — —
Piotr Wirski pozostał w Marynarce Wojennej. Szkołę ukończył za parę miesięcy. Po przydzieleniu go do lotnictwa morskiego, rozpoczął prace nad ukończeniem wynalazku nowego typu bomby hydrostatycznej, której koncepcję powziął był już dawno: w czasie pierwszego roku nauki w Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej.

Fryderyk Kulleschitz

NOTUJEMY

Sekcja pisarzy - marynistów, zawiązana przy Tow. Literatów i Dziennikarzy Polskich, daje znać o sobie ożywioną działalnością. Między innymi, Sekcja przystępuje do urzędzenia w okresie letnim na wybrzeżu polskim szeregu marynistycznych imprez literackich.

W numerze 20 «Prosto z Mostu», w dziale korespondencji redakcyjnej, ukazał się list B. Ślaskiego (autora «Polskiego słownika marynarskiego»), który wyrażał zdziwienie, że Tow. Literatów i Dziennikarzy przyznało nagrodę literacką F. Kulleschitzowi za jego «Rejs dokoła świata», mimo, iż wyraz *rejs*, rzekomo «niezrozumiały dla szerszego ogółu i obcy naszej tradycji, został żywcem przeszczerpiony» z języka obcego. Usiłując być subtelnie ironicznym i przyjmując protekcyjny ton wobec «młodego autora», Ślaski zamiast *rejsu*—który w sposób autorytatywny poleca «stanowczo wykreślić z na-

szego słownika»—proponuje cztery inne terminy: *ryzę*, *pływankę*, *bieg* lub *kurs*.

Na zaczepkę tę zareagował w n-rze 22 tegoż pisma Kulleschitz, wykazując błędy Ślaskiego. Kapitalne, między innymi, jest np. jego uzasadnienie, dlaczego właśnie *rejs*, a nie np. *kurs*, który w terminologii morskiej oznacza zupełnie inne pojęcie z zakresu nawigacji: «Gdyby chcieć jednym *kursem* odbyć «ryzę» dokoła świata, trzeba by przekopać kanały poprzez wszystkie kontynenty i wrócić na «Darze Pomorza» do Gdyni via Kaukaz, Ukrainę i Wołyń». «Subtelności, właściwych słowu *rejs*, a doskonale wyczuwanych przez marynarzy, nie da się w języku polskim zastąpić innym słowem».

Niezależnie od tej, w spokojnym tonie utrzymanej odpowiedzi Kulleschitz, 24 z kolei n-r «Prosto z Mostu» przyniósł obszerną, bo na całej kolumnie—bojową a dowcipną i zarazem druzgoczącą Ślaskiego — replikę Zb. Jasińskiego p. t. «Zo-

stawcie marynarzom ich język!»—Jasiński wykazał bezpodstawność pojawiających się ostatnio zaczepki przyjętej w naszej marynarce terminologii,—przy sposobności załatwił się z inowacjami morskiej Komisji Terminologicznej, częstokroć wprowadzającymi chaos, — wreszcie uderzył bezpośrednio w sprawcę tej polemiki Ślaskiego, który w przedmowie do swego «Polskiego słownika marynarskiego» tak napisał:

«Daleko właściwszem jest stosowanie w pewnej dziedzinie języka technicznego wyrazów skądinąd znanych, aniżeli tworzenie całkiem nowych: przyswajanie wyrazów obcych jest zjawiskiem naturalnym, zwłaszcza w dziedzinie technicznej; bezwzględny przeciwnikiem zapożyczek może być tylko ten, kto nie zdaje sobie sprawy z istoty rozwoju języka».

Wystąpienie p. Ślaskiego, wbrew jego własnemu przekonaniu — pisze Jasiński — aczkolwiek mogłoby zaszkodzić «młodemu autorowi», naj

widoczniej podyktowane było nie-dobrą ambicją ogłoszenia wszem wobec, że się jest czcigodnym kustoszem ojczyznojęzyka. P. Ślaski, który w przedmowie do swej książki wyraził opinię wręcz odmienną, aniżeli w «Prosto z Mostu» — jako reformator terminologii żeglarskiej popełnił samobójstwo.

W wielkim konkursie powieściowym «Ilustrowanego Kurjera Codziennego», trwającym w ciągu dwu lat, a obelśnianym przez 532 prace, — jury, w składzie: K. H. Rostworowski, K. Czachowski, F. Flach, St. Pigoń i J. Szczepański, — wyróżniło, między innymi, dwie powieści o akcji, związanej z morzem: Zb. Jasińskiego «Biczmen» i A. Kawczyńskiego «Statek wychodzi z portu». Wyróżnienie powieści pierwszej umotywowano następująco: «Powieść z życia marynarzy, rozmiłowana w morzu i przyrodzie. Talent narracyjny, świeżość tematu, znajomość przedmiotu, żywość stylu bogactwo doznań marynarskich. Sama fabuła powieściowa raczej skąpa, z nadmiarem wykładów teoretycznych o fachowych stronach życia marynarskiego. Świętą propagandę morza psuje nędza twarde-

go życia, smutny, artystycznie nie-umotywowany los końcowy bohaterów powieści».

Motywacja wyróżnienia Kawczyńskiego brzmiała: «Powieść z polskiego nadbrzeża, malująca żywo, świeżo i ciekawie port gdyński, jako międzynarodowe środowisko dalekiej żeglugi i wielkich interesów handlowych. Fabuła nieco rozbita na utamki, ze szkodą dla zajmującego, głównego wątku powieściowego».

«Prus i Sienkiewicz a wyprawa Rogozińskiego do Kamerunu w latach 1882-6». — W dniu 2.VI r. b. Janusz Stępowski wygłosił przez radio szkic literacki o polemice, jaka dokoła głośnej wyprawy afrykańskiej rozegrała się między wymienionymi a Al. Świętochowskim, piszącym wówczas pod pseudonimem «Pośta Prawdy» w warszawskim tygodniku «Prawda». Ciekawa rzecz, że taki Prus, który przecież był pozytywistą — tak gorąco propagował ideę prężności polskiej poza granice kraju. Stępowski, którego pasjonują wszelkie przejawy naszej myśli morskiej, związane z przeszłością, przygotował ponadto dla radia słuchowisko o niezwykle ciekawej wyprawie kpt. Teofila Łapińskiego w r.

1863 z Londynu do Połagi, celem dostarczenia drogą morską amunicji i broni powstańcom na Litwie.

Wanda Karczewska przystępuje do wydania tomu poezji marynistycznych, będących odbiciami przeżyć z rejsów pełnomorskich, w których brała udział jako członek załogi, — a jednocześnie wykańcza powieść morską, mającą się ukazać pod przypuszczalnym tytułem «Ludzie z barku».

«Czyn Młodzieży», organ naczelny organizacji Kół Młodzieży Polskiego Czerwonego Krzyża — nr. 10 poświęcił morzu i ziemi pomorskiej. Całość otwarta jest wierszem J. Stępowskiego z cyklu «Gdynia», znanego czytelnikom «Szkwału», — poza tem zeszyt zawiera sonet M. Zaruskiego p. t. «Rybacy» — oraz utwory W. Grodzieńskiej, Z. Dąbrowskiej i A. Świrszczyńskiej.

«Kamena», popularny wśród literackiej braci miesięcznik, redagowany przez K. A. Jaworskiego w Chełmie Lub., skąd promieniuje na całą Polskę, — najbliższy t. j. czerwcowy zeszyt poświęca literaturze marynistycznej.

NASI SĄSIEDZI NA BAŁTYKU

NIEMCY NAD BAŁTYKIEM

Były czasy, gdy miano „Prusak”, wypowiedziane na terytorjum Brandenburgji, poczytywane tam było za obelgę. To samo miano, na tem samem terytorjum stało się następnie wyrazem dumy narodowej; pieśń patriotyczna „Ich bin ein Preusse...” niemię się przecież rozpoczynała. Rzecz oczywista, w umysłowości, w pojęciach ludu, jaki zamieszkiwał Brandenburgję, musiał się dokonać szereg przeobrażeń, będących wynikiem spajania, cementowania, jakie z poszczególnych części pozwoliły rządowi Hohenzollernów utworzyć królestwo pruskie.

Nim wszakże poświęcimy chwilę uwagi formowaniu się Prus pod królewskim berłem Hohenzollernów, których skronie przez pewien czas opromieniał blask cesarskiej korony Niemiec, należałoby zapoznać się wprzód z dziejami tych ziem, leżących nad południowym Bałtykiem, gdzie rozbrzmiewa mowa niemiecka. Częściowo uczyniliśmy to już, wspominając o przeistoczeniach, jakie dokonywały się na terytorjum Prus Wschodnich, pogańskich naprzód, później zakonnych, a wreszcie książęcych. Królestwo pruskie składało się wszakże nietylko z dawnej ziemi pogańskich Prusów, ale ponadto z Brandenburgji, gdzie leżała druga z kolei stolica Prus, Berlin oraz z Pomorza, Szlezewiku i Holsztynji, jeśli chodzi o prowincje nadmorskie. Wreszcie do ziem niemiecko-nadbałtyckich zaliczyć trzeba Meklemburgję, stanowiącą dwa kraje Rzeszy.

W dziejach tych ziem jeden jest z dziejami Prus Wschodnich rys wspólny: nie zawsze tam, jak i w Prusiech, rozbrzmiewała mowa niemiecka. Jeśli pominiemy tu okresy przeddziewkowe, na których temat mogą się toczyć nierozstrzygnięte nigdy spory uczonych, niesporne będzie stwierdzenie, iż z początkiem dziejów pisanych ziemie, leżące nad południowym Bałtykiem — od dzisiejszej Kilonji po ujście Wisły — zamieszkiwane były przez Słowian, a ściślej przez t. zw. grupę lechicką Zachodniej Słowiańszczyzny. Grupę tę stanowiły szczepy i plemiona, posługujące

się narzeczeniami połabskimi, pomorskimi i polskimi, a o ich bliskim krewieństwie mówi nam nauka współczesna — że przytoczymy tu słowa prof. T. Lehr-Splawińskiego — iż prócz wspólności w ich budowie gramatycznej i słownictwie, istniało ponadto kilka charakterystycznych właściwości głosowych, które w takim zespole nie powtarzały się nigdzie w Słowiańszczyźnie.

Użyliśmy tu czasu przeszłego, bo ze Słowiańszczyzny lechickiej nie istnieją już dawne związki plemienne Wagrów, Obotrytów, Weletów i Pomorzan, a z tych ostatnich dotrwał jedynie odłam wschodni, Kaszubi, którzy, najbliższej językowo związani z polszczyzną, znaleźli się w sferze oddziaływania wspólnej nam kultury i weszli w krąg rozwoju językowego polskiego. Przypuszcza też wspomniany już przez nas uczony, że gdyby ekspansja polityczna państwa polskiego nie była się odwróciła w średniowieczu od ziem nadbałtyckich ku wschodowi, wówczas w obręb zasięgu kulturalno-językowych wpływów polskich wejśćby były mogły plemiona zachodnio-pomorskie, a bodaj i bliższe im językowo plemiona weleckie i wraz z kaszubszczyzną stanowiłyby mogły dziś narzecza polskie, niewiele więcej wyróżniające się z pośród innych, niżeli dzisiejsze gwary mazurskie, jakie w przeszłości zajmowały niewątpliwie stanowisko odrębne od gwar dawnych Polan, Wiślan i Ślęzan, będących właściwie podwaliną języka polskiego.

Wiemy wszakże, że ekspansja państwowości polskiej, idąca za czasów pierwszych Piastów zdecydowanie ku północy i ku zachodowi, nie zdołała trwale ogarnąć zachodniego, nadodrzańskiego Pomorza, choć ustanowił tam biskupstwo kołobrzeskie nasz wielki Chrobry i choć Krzywousty utrwalił tam chrześcijaństwo. Tembardziej nie ogarnęła też ekspansja polska nadodrzańskich Weletów, choć granice polskie za czasów Chrobrego przechodziły przecież nieomal pod Berlinem. Czynnikiem, uniemożli-

wiającym zespolenie zachodniej Słowiańszczyzny z państwem, tworzonym przez Piastów, była różnica wiary przede wszystkim. Gdy bowiem Polska już za Mieszka przyjęła chrześcijaństwo, Pomorzanie trwali w pogańskich wierzeniach przodków do czasów Krzywoustego, a Weleci i Obotryci gardzili odszczepieńcami, za jakich uważali Polan, obawiając się, iż nowa wiara tembardziej wystawia ich na wynarodowienie.

Ludy te przytem nie umiały wytworzyć własnej, równie silnej państwowości, jaką Polska zawdzięcza genialnej dynastji Piastów. Dzieje mówią nam wprawdzie o książętach zachodnio-pomorskich, kto wie jednak, czy nie byli to początkowo namiestnicy Mieszka i Chrobrego, najbliżsi ich krewniacy, nie wyrosli z miejscowego społeczeństwa, a wskutek tego nie dość silnie z niem związani i nie całkowitą nad niem obdarzeni władzą. Wiemy również o książętach obotryckich, ale i tam władza książęca nie wydaje się—początkowo przynajmniej—dość silna, ani trwała, a jeśli Niklot obotrycki zasługiwałby mógł na miano Wielkiego, jest to już przecieź schyłek państwowości obotryckiej, ostatnie rozjarzenie się gasnącego płomienia. Wreszcie brak jakiegokolwiek własnej państwowości cechuje szereg szczepów połabskich, jakie sporadycznie tylko, od wypadku do wypadku, tworzyły związek plemienny Weletów, zespalał się ściślej jedynie w okresach niebezpieczeństwa z zewnątrz.

Ów brak spójności, brak własnych, silnych form ustrojowych umożliwił podbój Zachodniej Słowiańszczyzny. Pada więc ofiarą podboju ludność Wagrji ze Starogrodem, dziś Oldenburgiem, a na tem słowiańskim podłożu, dzięki osadnictwu z zachodu, powstaje niemiecki Holstein. Potomkowie obotryckiego Niklota na schyłku XII stulecia stają się lennikami cesarstwa, sami krzewić poczynają niemieczkę na swej ziemi i pod zmienionem imieniem panować będą w dwu księstwach Rzeszy, zwanych się Mecklenburg-Schwerin i Mecklenburg-Strelitz aż do upadku władzy monarszej w Niemczech; tylko pomnik wielkiego ich naddziada stanie się ostatniem świadectwem, że nie zawsze tam rozbrzmiewała mowa niemiecka. Podobnie też dokonało się wynarodowienie zachodniego, szczecińskiego Pomorza, które w myśl testamentu Krzywoustego miało być lennem Polski pod zwierzchnią władzą senjora piastowców. Gdy jednak skłóceni z sobą dziedzice Krzywoustego nie mogą dać posiłków, choć ich o to książęta pomorscy błagają w Gnieźnie po dwakroć, składa wreszcie w r. 1180 Bogusław szczeciński hołd Fryderykowi Barbarosie, wzamian za co nadaje mu cesarz godność księcia Rzeszy, wcielając diecezję szczecińską do archidiecezji magdeburskiej. Słowiańskość Pomorza szczecińskiego trwa dłużej niewątpliwie niż wysuniętych dalej ku zachodowi Wagrów i Obotrytów. Jeszcze nasz Kazimierz Wielki widzi przecieź w krewniaku swym Każku szczecińskim dziedzica korony polskiej w razie, gdyby Ludwik węgierski miał nie zostawić po sobie męskiego potomka. Będzie to jednak ostatni—i jakże słaby—nawrót ostatniego z Piastów ku ujściu Odry. Później jeszcze tylko Jagiełło torować chce Polsce drogi handlowe ku Bałtykowi przez Szczecin, by nie uzależniać się na drodze gdańskiej od zakonu—poczem łączność Pomorza nadodrzańskiego z Polską zerwie się już ostatecznie. Wygaśnie wreszcie dynastja szczecińska w r. 1637 ze śmiercią Bogusława XIV, ale już na lat siedem przedtem kraj sam zajęty zostanie przez Szwedów, następnie zaś pokojem westfalskim w r. 1648 podzielony będzie na dwie części: wschodnia przypadnie Brandenburgji, w myśl narzuconego jeszcze w r. 1473 przez Hohenzollernów układu o sukcesji; zachodnia zaś pozostanie w rękach szwedzkich częściowo do r. 1720, częściowo zaś do r. 1815, by mocą postanowień kongresu wiedeńskiego przejść ostatecznie do rąk królów pruskich.

Widzimy więc na tych przykładach, z jak różno-

rodnych części składało się królestwo pruskie. Podstawą jego na zachodzie stała się marchja brandenburska, założona na ziemi lechickich Weletów ręką Albrechta Niedźwiedzia, któremu cesarz Lotar w r. 1134 oddał rząd nad marchją Północną, późniejszą Starą (Altmark) na lewym, zachodniem pobrzeżu Łaby. Na wschodniem, w weleckim Braniborze czy może Zgorzelcu—bo obie te nazwy są najzupełniej hipotetyczne—rządził wówczas książę Przybysław-Henryk, ochrzczony już i być może nasiąkły niemieckimi wpływami, boć niewątpliwie zaprzyjaźniony z Albrechtem Niedźwiedziem, skoro chrześniakowi swemu a najstarszemu synowi Albrechta darowuje ziemstwo Zauche, wszystkie zaś posiadłości swe jeszcze za życia—jako bezpotomny—przekazuje Albrechtowi w porozumieniu z żoną swą ale wbrew niepisanyemu prawom słowiańskim, jakie nakazywały w takich wypadkach uzyskać zgodę krewniaków. Przeciw tej darowiźnie wystąpił krewniak przybysławowy, Jaśko z Kopanicy—być może z dzisiejszego Köpenick, przedmieścia Berlina—ale, zawiadomiony o śmierci Przybysława (pomiędzy r. 1140 a 1150) później niżeli Albrecht, nie zdołał go już wyprzeć z wcześniej objętej spuścizny tembardziej, że przed ewentualną pomocą Polski ubezpieczył się Albrecht Niedźwiedź małżeństwem najstarszego syna z piastowicówną Judytą.

To, czego brakło dotąd na ziemiach weleckich, silną, zwartą organizację państwową poczęły dopiero tworzyć twarde, bezwzględne dłonie Albrechta i jego następców. Margrabiowie z założonej przez Albrechta Niedźwiedzia dynastji askańskiej, a obok nich biskupi magdeburscy, brandenburscy i hawelburscy, wreszcie zakony premonstrantów i cystersów osadzają w Brandenburgji sprowadzanych z zachodu przybyszów, wyposażając ich trzy do czterechkroć razy sówiciej—ponad normy gospodarstw chłopskich w Niemczech za Łabą a nadto zwalnając osadników z pańszczyzny, wzamian zaś stawiając za warunek, iż ktokolwiek otrzymał nadanie, winien stawać na wyprawy wojenne z możliwie największą liczbą zbrojnych. Tubylcza ludność słowiańska cofa się z wolna w głąb lasów, na nieużytki, osiada na podgrodziach, zrzekając się—nie dobrowolnie, oczywista—nawet praw do wznoszenia własnych domów lub trudnienia się jakimkolwiek przemysłem, ale przecieź kraj nie odrazu się wynaradawia: język niemiecki w urzędowaniu rady m. Berlina zostaje wprowadzony dopiero z końcem XIV stulecia.

Dynastja askańska rządziła w marchji brandenburskiej do r. 1323; potem, przez czas długotrwałych waśni o cesarską koronę Niemiec przechodzi marchja z rąk do rąk, srożą się tam grabieże, mordy i pożogi, aż wreszcie na prośbę zrozpaczonych mieszczan nadaje cesarz Zygmunt w r. 1415 marchję burgrabiemu norymberskiemu, Fryderykowi Hohenzollerowi, który następnie za sowity grosz nabędzie ją od cesarza na własność wieczystą. Już wcześniej, bo w r. 1249, za sprawą Bolesława Rogatki, utraciła Polska nadodrzańską ziemię lubuską na rzecz arcybiskupów magdeburskich, od których odkupili ją margrabiowie brandenburscy, by połączyć ją ze zdobytymi w następnym dziesięcioleciu ziemiami na nadnoteckiem Pomorzu i utworzyć w ten sposób Nową marchję (Neumark), sięgającą niemal aż po zachodnie granice państwa zakonnego na gdańskiem Pomorzu.

W ten sposób, już w pierwszych wiekach swego istnienia odcinały Polskę od Bałtyku niemieckie organizmy polityczne, zaledwie powstające na ziemiach lechicko-pruskich. A przecieź dopiero Albrecht-Achilles (1470—1486) położy istotne podwaliny pod wielkość Brandenburgji, nakazując ustawą „dispositio Achillea“, iż marchje przechodzić mają niepodzielnie na najstarszego syna panującego lub jego następcę.

Stanisław Poraj



sztuka żeglarska

Z DZIEJÓW ŻEGLARSTWA SPORTOWEGO

Pomimo, iż rozwój żeglarstwa, t. j. wyzyskiwania przez człowieka wiatru jako siły napędowej dla statków, rozpoczął się jeszcze w czasach przedhistorycznych, to jednak zastosowanie tej umiejętności dla celów przyjemnościowych, a zwłaszcza powstanie na tym tle odrębnego sportu, nastąpiło stosunkowo bardzo późno.

Ani w historii starożytnej, ani średniowiecznej nie znajdujemy żadnych śladów, które wskazywałyby na stosowanie żeglarstwa dla jakichkolwiek innych celów, jak tylko ściśle handlowych względnie wojennych. Pierwsze ślady o urządzaniu przejażdżek przyjemnościowych po morzu, a następnie także o powstaniu budownictwa specjalnych dla tego celu stateczków, co do pewnego stopnia uważane może być za początek rozwoju sportu żeglarskiego, — pochodzą dopiero z początku wieku XVII.

Urządzanie spacerowych wyjazdów na morze zapoczątkowane zostało w kraju, odznaczającym się wówczas szczególnie swym zaangażowaniem na morzu, mianowicie w Holandji. Nie ulega dziś wątpliwości, że ten rodzaj rozrywki tam powstał, skąd dopiero po pewnym czasie, w którym zapoczątkowano także budownictwo specjalnych dla tego celu stateczków, zwanych jachtami, przeniósł się także do innych krajów morskich, a przede wszystkim do Anglii.

Jeżeli chodzi o nazwę „jacht”, która odtąd staje się powszechną dla statków t. zw. przyjemnościowych, to nie była ona wówczas nową. Z historii żeglarstwa wynika, że nazwą jacht określano jeszcze wcześniej bardzo rozpowszechnione w Holandji pewne typy statków przybrzeżnomorskich, służących głównie dla celów strażniczych. Były to jednomaśztowe statki o pojemności 60 — 100 ton. Poza tym nazwa „Jacht” względnie „Haferjacht” stosowana także była (nawet od początku wieku XVI) przez miasta Hanseatyckie do podobnych statków, jak powyższe holenderskie, a w Anglii do łodzi pocztowych (łącznikowych), używanych we flocie wojennej.

Pomimo, że pierwsze stateczki przyjemnościowe nazwę swą zapożyczyły od wymienionych statków strażniczych, to jednak prototypami ich nie były. Zbliżały się one swym wyglądem do innego, rozpowszechnionego w Holandji jeszcze od początku XIV w., typu stateczku handlowego przybrzeżnego i śródlądowego, a mianowicie t. zw. Bojera.

Typ tego stateczku zachował się prawie niezmienny do czasów dzisiejszych. Jest to szeroki, krótki i dość płytki rodzaj barki z nieco bardziej zadartą rufą, niż to obecnie bywa. Stateczek ten w pewnych okresach posiadał tylko jeden maszt, zaś w innych 2 maszty. Charakterystyczne dlań jest to jeszcze, że b. wcześniej zastosowane na nim zostały t. zw. miecze boczne (pletwy), mające zwiększać ich zdolność do żeglugi wiatrami bocznymi (żegluga w bejdewind wówczas jeszcze się nie udawała).

Za dowód, że właśnie ten typ, a nie inny zasto-

sowany został najwcześniej do żeglugi spacerowej, służyć malowidła, pochodzące z tamtego okresu, z których najwcześniejsze nosi datę r. 1620. Datę tę musimy zatem równocześnie przyjąć jako początek rozwoju żeglarstwa spacerowego.

Jeśli chodzi o pisownię wyrazu „jacht”, to jest rzeczą zrozumiałą, że w ojczyźnie swej, t. j. w Holandji, pisało się go przez „j”, a na „yacht” uległa zmianie dopiero w Anglii, która szybko przejęła żeglarstwo spacerowe, stając się następnie właściwą kolebką t. zw. jachtingu sportowego.

Najbardziej oczywistym dowodem, że Anglia przejęła zwyczaj urządzania spacerów morskich od Holandji wraz z nazwą, stosowaną do tego rodzaju statków, jest fakt, że jeden z pierwszych, wybudowany w r. 1640 jacht dla ówczesnego księcia Walji, nosił wszelkie podobieństwo do holenderskiego bojera.

O ile jednak w Holandji poprzestawało się jeszcze długo tylko na t. zw. żeglarstwie spacerowym, to w Anglii zaczęto stosunkowo szybko próbować przechodzić także i do żeglarstwa regatowego. Pierwszymi oficjalnymi regatami były zawody, odbyte w r. 1661 na Tamizie przez jachty króla Karola II i jego brata, księcia Yorku. Na uwagę zasługuje tu także fakt, że jacht królewski był również pochodzenia holenderskiego, a mianowicie sprezentowany mu został przez ówczesne holenderskie towarzystwo okrętowe wschodnio azjatyckie.

Jak widzimy więc, żeglarstwo sportowe, a ściślej regatowe rozwinęło się z żeglarstwa spacerowego. O ile jednak następowało to samorzutnie w Holandji, a częściowo i w Anglii, o tyle w innych krajach żeglarstwo tak spacerowe, jak i później sportowe początki swoje raczej zawdzięcza ogólnym inspiracjom swych monarchów, którzy pod wpływem świadomej dążności do uzyskania znaczenia na morzu, bądź sprowadzali na swoje dwory modele statków morskich (Fryderyk I), bądź też nawet tworzyli całe floty miniaturowe, przeznaczone dla zabawy dla dzieci dworskich („Potiesznyj flot” Piotra Wielkiego), bądź wreszcie zakładali yacht cluby (Piotr W.).

Jeżeli natomiast chodzi o rozwój t. zw. klubów jachtowych, które do pewnego stopnia przyczyniły się do usportowienia żeglarstwa spacerowego, to one powstawać zaczęły dopiero w wieku XVIII. Przyczem najpierwszym był Rosyjski Cesarski Yacht Club w Petersburgu, powołany do życia w r. 1718 przez cara Piotra Wielkiego. Dopiero następnym z kolei był utworzony w r. 1720 klub angielski, znany później pod nazwą „Royal Cork Yacht Club” (w Irlandji). Odtąd szybko poczynają powstawać w Anglii coraz nowe kluby, z których najbardziej reprezentacyjne „Royal Yacht Squadron” powstał w r. 1812, a „Royal Northern Yacht Club” w r. 1824.

Szerszy rozwój klubów w innych krajach, jak Ameryce, Szwecji, Niemczech i t. d. następuje dopiero w połowie wieku XIX.

Ciekawą jest przytem rzeczą, że to specyficzne żeglarstwo sportowo-regatowe (jachting) rozwinęło się najwcześniej i najdoskonalej przedewszystkiem w Ameryce, która, jak wiemy, znacznie później stworzyła u siebie kluby. Dowód ku temu stanowią m. in. dzieje regat o t. zw. Puchar Ameryki. Jest to niewątpliwie szczególnie piękny i pouczający dział historii żeglarstwa sportowego, którego niestety, ze względu na ramy artykułu szerzej tu potraktować nie możemy.

Współzawodnictwo to, trwające od r. 1851 do czasów dzisiejszych, posiadało m. w. następujący przebieg. We wspomnianym roku przybył do Anglii sportowy szkuner amerykański „America” z zamiarem wzięcia udziału w regatach o Królewski Puchar Angielski. Ponieważ jednak do regat tych nie mógł być dopuszczony ze względów regulaminowych (tylko dla jachtów angielskich), przeto zorganizowane zostały osobne regaty z nagrodą przechodnią i regulaminem, dostosowanym do zaistniałego faktu wyzwania przez jacht obcy jachtów angielskich. Pomimo, iż contra „America” stanęło wówczas do pojedynku aż 14 najlepszych jednostek angielskich — „America” zwyciężyła je wszystkie, wywożąc ze sobą do Ameryki zarówno nagrodę, jak i sławę najszybszego w świecie jachtu.

Bolesny ten dla Anglików cios do dziś dnia nie został powetowany. Pomimo odbycia od tego czasu 15-tu regat rewanżowych, do których wyzywającą stroną była Anglia, wystawiając do nich coraz droższe i doskonalsze jachty, specjalnie na ten cel konstruowane — prymat nie został Ameryce wydarty.

Wracając do właściwego tematu, zauważyć należy, że proces stopniowego przekształcania się żeglarstwa spacerowego w sportowe odbywał się w zasadzie na 2-ch różnych drogach. Podczas gdy jedna z nich, wiodąca ku wytwarzaniu się żeglarstwa regatowego (jachtingu), realizowana była niemal wyłącznie przez kluby jachtowe, druga, powodująca usportowienie żeglarstwa po przez turystykę morską, leżała raczej poza zasięgiem zainteresowań klubów i spełniana była przeważnie przez t. zw. żeglarstwo dzikie.

Silniejsze impulsy do rozwoju tego kierunku nadali wielcy podróżnicy sportowi, z których największą sławą cieszą się Slocum, Voss, Gerbault i Robinson.

Jeśli chodzi natomiast o kluby jachtowe, to one uwzględniać zaczęły potrzeby turystyczne dopiero w czasach ostatnich.

Kluby stanowiły sobą przedewszystkiem ekskluzywne grupy towarzyskie, odgradzające się skwapliwie od t. zw. motłochu, którego do dzielenia przyjemności morskich bynajmniej dopuszczać nie chciały. Podczas gdy żeglarstwem regatowym mogły interesować się (ze względów finansowych) tylko nieliczne jednostki, rekrutujące się z warstw najzamożniejszych, to żeglarstwo turystyczne, jako tańsze, a niemniej atrakcyjne, posiadało wszelkie szanse do rozwoju wszczepczy do ściągnięcia na morze i ewentualnie do klubów t. zw. motłochu.

Pomimo jednak oporów ze strony klubów, turystyka żeglarska zaczyna coraz bardziej się rozwijać, przytłaczając już dziś nawet sobą gałąź regatową. Dzieje się to w dużej mierze także i pod wpływem władz państwowych, które obecnie wyraźnie popierają demokratyzację żeglarstwa, a to ze względu na stwierdzone ostatnio poważne walory sportu żeglarskiego dla celów obronnych krajów na morzu.

Postępująca coraz szybciej po przez turystykę demokratyzacja żeglarstwa sportowego wyciskać zaczęła swe piętno także i na kierunku regatowym. Wynikiem tego jest np. postępujący coraz bardziej upadek budownictwa jachtów t. zw. klasowych (a zwłaszcza większych) na rzecz t. zw. monotypów czyli jachtów regatowych seryjnych, a zatem tanich.

W zakresie ewolucji, której na przestrzeni dziejów ulegał sam typ statku sportowego, zaznaczają się szczególnie następujące momenty.

Po pierwotnym okresie, w którym dominował typ holenderskiego bojera, rozwijać się zaczęły (zwłaszcza w Anglii) kształty smukłe i głębokie, obalastowywane najpierw od wewnątrz, a następnie od zewnątrz, lecz jeszcze bez t. zw. kilu oporowego.

Mniej więcej w latach sześćdziesiątych ub. stulecia powstał po raz pierwszy w Ameryce typ stateczku śródlądowego z wypuszczanym mieczem (jolka), z którego następnie wytworzył się specyficzny typ jachtu, zwanego amerykańskim, o stosunkowo płaskich kształtach, lecz głęboko wypuszczonym kilu, obciążonym u dołu ołowiem. Jacht ten, zwany w niemieckim języku „Wulfstkieler”, zdobył odrazu znaczną przewagę nad angielskimi, gdyż, posiadając ciężar balastowy wypuszczony na długim ramieniu kilu oporowego, mógł posiadać przy tej samej wyporności o wiele większą stateczność, a zatem mógł nieść większe powierzchnie żagli.

Z czasem nastąpiła kompromisowa forma pomiędzy obu powyższymi typami, pozostająca aktualną do dziś dnia, a charakteryzująca się tem, że posiadając kształty mniej więcej dawnych jachtów angielskich, posiada obciążenie u dołu kilu, który uzyskał przekrój kropłowy.

Z etapów rozwoju ożaglenia wyróżniają się następujące. Po początkowych żaglach t. zw. łacińskich (na skośnej giętkiejrejji) zapanowały żagle lugrowe, z których dopiero wykształciły się właściwe żagle gafłowe. Przyczem inowację mocowania liku do masztu wprowadzili na jachtach także pierwsi Amerykanie (na statkach handlowych było to znacznie wcześniej stosowane zwłaszcza na morzu północnym). Równocześnie z wprowadzeniem ożaglenia gafłowego (około lat sześćdziesiątych ub. stulecia) nastąpiła także zmiana kroju żagli na płaską, co okazało się jednak następnie zdobyczą fałszywą. Z początkiem bieżącego stulecia zaczęły wchodzić w użycie żagle t. zw. bermudzkie, które w końcu całkowicie zastąpiły gafłowe.

Na zakończenie tego krótkiego przeglądu dziejów żeglarsko-sportowych wspomnieć wreszcie należy o tem, że obok żeglarstwa sportowego na morzu rozwijało się także żeglarstwo śródlądowe, które w niektórych okresach potrafiło nawet zagórować nad morskiem. Np. po wynalezieniu miecza, który z natury rzeczy zastosowanie mógł znaleźć przedewszystkiem w żeglarstwie śródlądowym, t. zw. jazda w bejdedwind o wiele lepiej się przedstawiała u statków śródlądowych niż morskich.

Kierunkowa rozwoju jest w czasach dzisiejszych nastawiona zdecydowanie (acz jeszcze nie u nas) na uspołecznienie tego sportu, co odbywać się będzie po przez wydostawanie się na stanowisko dominujące gałęzi turystycznej, a słabnięcie i przekształcanie się gałęzi regatowej oraz przez stopniowe rezygnowanie z efektów reprezentatywnych t. zw. jachtingu na rzecz walorów ściśle żeglarskich, a zatem i sportowych.

Wynik walki, toczonej dziś w Polsce o kierunek rozwojowy żeglarstwa, jest zgóry przesądzony, gdyż rezultat jej wyznacza racja stanu i przeto istnieć tylko może kwestja czasu, w którym zwycięstwo to ostatecznie zatriumfuje. Zresztą demokratyzacja, lub jak to nazywają umasowienie żeglarstwa, posiada dla naszego kraju o wiele głębszy sens niż dla krajów innych, gdyż poza stanowieniem czynnika obrony posiadać także może i winno środek do przebudowy naszej społeczności na morską i wydostania jej w ten sposób z otchłani nędzy gospodarczej. Zaś uwzględniając szczupłość stojących do dyspozycji środków, należy zgóry zakładać, że ta konieczna dla nas demokratyzacja zrealizowana może być jedynie przez przyjęcie odpowiedniego, niższego niż zagranicą, standartu, t. j. przy zastosowaniu jeszcze tańszych i jeszcze mniej reprezentacyjnego niż u demokratyzujących się pod tym względem krajów urządzeń w zakresie taboru, przystani etc.

Olgierd Jabłoński

AWARJA TAKELUNKU

W większości wypadków złamanie się masztu wyprzedza awaria takelunku – zerwanie się want, sztagów, pęknięcie ściągaczy. Najbardziej narażone na zerwanie są wanty. Gdy maszt jest podtrzy-

chwila czasu pomiędzy pęknięciem pierwszej a następnej wanty, którą musimy wykorzystać dla natychmiastowego wykonania zwrotu przez sztag. Jeżeli natomiast pęknie sztag, forszttag, waterszttag, — odpadniemy do pełnego wiatru. Manewry te mają zapobiec złamaniu się masztu — gdyż obciążenie przenosimy przez to na całe wanty przeciwległej burty, względnie na baksztagi. Na nowym kursie musimy tak długo pozostać dopóki uszkodzenia nie naprawimy, a gdyby to z różnych względów okazało się niemożliwym zwijamy żagle i stajemy na kotwicy lub na dryfkotwie.

Najczęściej pęka ściągacz, a rzadko mamy nowy nadający się do użytku. Usuwamy więc zepsuty, a ucho wanty zmocowujemy z uchem, do którego ściągacz był drugim swym końcem przymocowany, za pomocą miękkiego drutu, tak jak to wskazuje (rys. 1).

Drut stalowy, ze względu na swą sztywność; do tego celu się nie nadaje. Lepiej jest w braku miękkiego drutu użyć cienką linkę konopną lub manilową, postępując podobnie jak przy pęknięciu wanty (rys. 2).

Przyczyną zerwania się jakiejś liny stalowej będzie zwykle przerdzewienie jej. Rdza występuje najczęściej pod wadliwie wykonanym motowiazaniem, rzadziej pośrodku liny.

Gdy zerwanie nastąpi w pobliżu ściągacza naprawiamy uszkodzenie jak na (rys. 2).

Przy pomocy trzech półszytków umocowujemy w linie możliwie dużą kauszę, gdyż w takiej poszczególne linki nie zatną się, a wolny koniec wanty przychwytyjemy. Na ściągaczu zakładamy szakłę i łączymy oba ucha linką (zdrową!). Wytrzymałość liny stalowej jest 8–10 krotnie większa od wytrzymałości liny manilowej o tej samej średnicy. Toteż strop powinien posiadać 5 zwojów linki o średnicy równej średnicy wanty. Przy linie grubszej lub cieńszej odpowiednio mniej lub więcej.

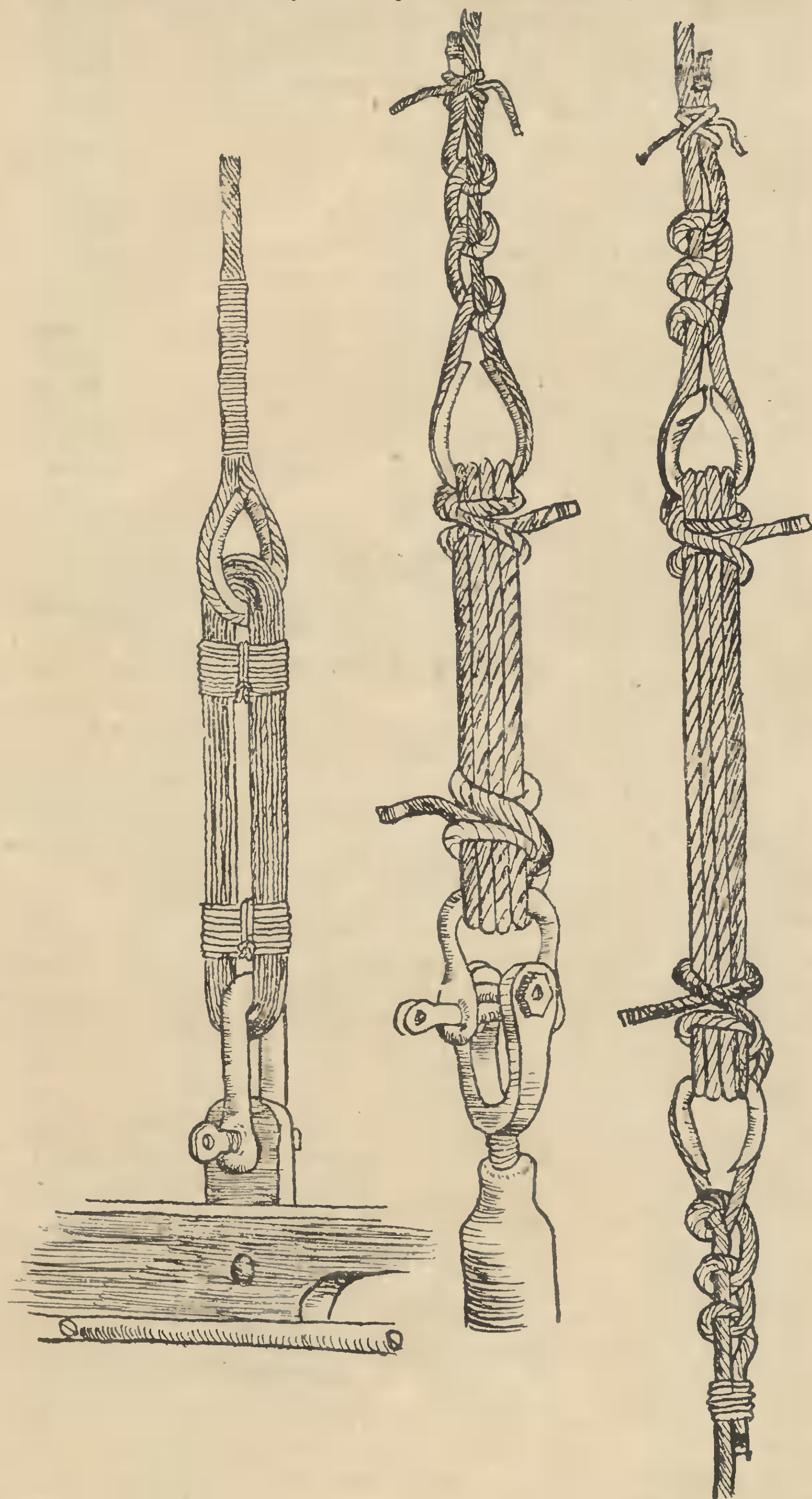
Gdy wanta zerwie się gdzieś pośrodku utworzymy dwa ucha, które połączymy stropem (rys. 3).

Przy zakładaniu stropu należy uważać, by wszystkie linki były jednakowo napięte. Linka napięta silniej niż inne zerwie się i trzeba będzie nowy strop założyć. Podobne skutki będzie miało przetarcie się linek. Należy więc zwrócić baczną uwagę na to, by nie było nigdzie ostrych krawędzi mogących to przetarcie się spowodować.

Jeżeli naprawiamy wanty idąc pod żaglami, nie wolno nam ich tak mocno naciągać jak wanty nawietrzne. Wanty zawietrzne muszą zawsze być luźniejsze od nawietrznych.

Wanta prowizorycznie naprawiona, z wielu względów nie jest tak wytrzymała jak wanta „zdrowa”. Toteż nie należy nieść za dużo żagli, by nie spowodować ponownego jej zerwania.

Tadeusz Łempicki



Rys. 1

Rys. 2

Rys. 3

mywany z każdej strony jedną tylko wantą, zerwanie się jej powoduje najczęściej natychmiastowe złamanie się masztu. Korzystniej przedstawia się natomiast ta sprawa gdy po jednej burcie mamy kilka want, baksztagi i t. p. Tu upłynie zwykle

SKRZYŃKA ŻEGLARSKA

Płotka-Tczew. Punkt (oś pionowa), dokoła którego statek obraca się przy zmianie kursów, nazywa się środkiem zwrotności. Położenie tego punktu zależy od wzajemnego rozmieszczenia środka ciężkości statku i środka oporu bocznego (środku ciężkości, t. zw. profilu podwodnego kadłuba), a także i od szybkości jazdy.

U statków, posiadających m. w. normalne kształty, środek ciężkości (a zatem także i wyporu), leży

m. w. na jednym pionie ze środkiem oporu bocznego. W tych wypadkach oś zwrotności przechodzi zwykle w b. bliskim sąsiedztwie od powyższego pionu, będąc odeń przesunięta cokolwiek ku przodowi.

Przesunięcie to ulega pewnym zmianom, zależnym od szybkości jazdy oraz od łuku, po którym zmiany kursów się dokonywują. Na ogół przesunięcie to wzrasta wraz ze wzrostem szybkości.

Jeśli natomiast środek oporu

bocznego nie leży w jednym pionie ze środkiem ciężkości, co zdarza się czasem u jachtów, to oś zwrotności zajmuje pewne wypośrodkowane położenie pomiędzy obu temi pionami. Przytem będzie się tem bardziej oddalała od środka ciężkości, a zbliżała ku środkowi oporu bocznego im większy będzie stosunek oporu bocznego do ciężaru statku i do oporu czołowego (im dłuższy będzie statek oraz im większa będzie powierzchnia kilu względnie miecza).

⁴ Dlatego też o jachtach, posiadających b. duży stosunek oporu bocznego do ciężaru i do oporu czołowego, mówimy, iż obracają się nie dokoła osi, przechodzącej przez środek ciężkości (jak statki handlowe), a dokoła środka oporu bocznego (o ile punkt ten nie eży na jednym pionie ze środkiem ciężkości).

Aczkolwiek umiejętność teoretycznego określania osi zwrotności znajduje swe pełne zastosowanie tylko przy konstrukcji statków, to jednak nie można powiedzieć, aby kwestja ta pozostawała dla żeglarzy całkowicie obojętną. Świadomość czynników, wpływających na położenie środka zwrotności ułatwia żeglarzom to, co się nazywa odczuwanie statków. Pozatem istnieją wypadki konkretne, gdy żeglarz może wywoływać pewne zmiany położenie tego punktu, ułatwiając sobie tem samem wykonywanie manewrów.

Najczęściej bywa to stosowane przy manewrach pod żaglami na szalupach lub jolkach. Gdy wskutek fali lub wad w ożaglowaniu albo przy szkolnej żegludze bez steru, statek nie może w sposób normalny wykonać zwrotu przez sztag—pomaga się mu przez t.zw. operowanie żywym balastem, co uskuteczniła się właśnie w celu przesunięcia w pożądanym kierunku osi zwrotności.

Pożądane czasem podczas jazdy przesunięcie środka zwrotności, można na jolkach uskutecznić także w sposób b. doskonały, a mianowicie przez stosowanie specjalnych mieczów, przesuwalnych wzdłuż joli lub przez posiadanie miecza dodatkowego na dziobie, opuszczanego tylko przy wykonywaniu zwrotów przez sztag.

Należy przytem zaznaczyć, że dokonywując zmiany w położeniu środka zwrotności, oddziałuje się równocześnie i na skuteczność sterową żagli i na działanie steru

(J)

Transatlantyk — Kutno. Oba nasze nowowyprowadzone statki motorowe m/s Piłsudski i m/s Batory posiadają jednakowe wymiary, a mianowicie:

Długość największa	156,47 m.
„ pomiędzy pionami	150,24 „
Szerokość najw. na szpan- tach	21,50 „
Wysokość de B pokładu	11,43 „
Zanurzenie największe	7,54 „
Deplacement (wyporność) max.	15.000 tonn
Nośność (Leadweight)	5.150 „
Pojemność brutto	14.400 ton rej.
„ netto	8.650 „
Moc silników (łączna)	12.500 PSe
Szybkość handlowa	18 mil godz.
przy ilości obrotów	126 min

Statki te mogą zabierać pasażerów: I kl.—405, kl. turyst.—355. Ilość załogi wynosi 257 osób.

Koszt budowy wynosił m. w. 15 milionów złotych. (J)



«Herzogin Cecilie»—żaglowiec o którego awarii pisaliśmy w numerze 6

Fot. O. Jabłoński

H. L. Warszawa. Statki żaglowe posiadające co najmniej trzy maszty ot.zw. „pełnem ożaglowaniu rejomem” (gdy wszystkie maszty posiadają reje jak np. u naszego „Daru Pomorza”)—tworzą sobą pewien odrębny typ nazywany w naszej młodej terminologii morskiej fregatą.

Czy ta historyczna nazwa została u nas całkowicie słusznie użyta można powątpiewać.

Stosowanie do statków nazwy „fregata” wywodzi się m. w. z początków XVII wieku, t. j. z okresu wielkich wojen morskich. Wprowadziła się ona wówczas w krajach zachodnich w związku z zapoczątkowaniem ściślejszego podziału okrętów wojennych na pewne kategorie, a mianowicie na okręty właściwe bojowe, fregaty, korwety i różne okręty pomocnicze,

Właściwe okręty bojowe zwane linjowemi odznaczały się przede wszystkim ilością uzbrojenia. Posiadały one zwykle po kilka pokładów (2—3) t. zw. artyleryjskich i służyły przede wszystkim do walki w zespole.

Za prototypy tych okrętów z czasów starożytnych uważać można stosowane przez Rzymian, a przejęte od Persów wzgl. Kartagińczyków Tetrery i Pentery. Zaś dzisiejszymi ich następcami są pancerniki wzgl. dreadnought'y

Fregaty nieróżniące się wielkością specjalnie od okrętów linjowych, posiadały zwykle lżejsze uzbrojenie (tylko 1 pokład artyleryjski, a zatem tylko 1 rząd armat na burcie,) a zato większą chyżość. Były to typowe statki krążownicze, posiadające identyczne przeznaczenie z dzisiejszemi krążownikami. Za ich prototypy z czasów grecko-rzymskich uważać można Monery, Biremy wzgl. Liburny oraz Karawelle z okresu wielkich podróży morskich.

Jeśli chodzi o Korwety, to odpowiadały one charakterem dzisiejszym aviso (służba rozpoznaw-

cza). Posiadały zwykle mniejsze wymiary od fregat oraz lżejsze ożaglenie i nadewszystko lżejsze uzbrojenie.

Ten podział okrętów wojennych pod względem ich przeznaczenia utrzymywał się niezmiennie na przestrzeni XVII i XVIII wieku sięgając połowy w. XIX.

Jeśli natomiast chodzi o stosowanie rodzaju ożaglenia, to one zmieniały się ulegając stopniowo ulepszeniom.

Przy końcu całego tego okresu rozkwitu żagli, okręty linjowe i fregaty posiadały prawie bez wyjątku po trzy, b. przeciążone żaglami (oczywiście rejomem) maszty. Natomiast korwety bywały albo 2 masztowe o pełnem rejomem ożagleniu (brygi) albo 3 masztowe, lecz wówczas ostatni maszt (bezań) nie posiadał żagli rejomowych a tylko łacińskie (na skośnej giętkiej reji) lub później gafflowy co wreszcie zbliżało je typem do obecnych barków.

Widzimy więc, że aczkolwiek fregaty posiadały przeważnie ożaglenie pełnorejomowe, to jednak nie było to regułą od której nazwa typu była uzależniona.

Nadmienić tu należy, że podczas gdy okręty linjowe budowano czasem z 4 masztami (np. pierwotna postać flagowego okrętu z czasów Henryka VII „Great Harry”) to fregaty nigdy nie wykroczyły poza liczbę 3-ch masztów.

Jeżeli chodzi o samą nazwę fregata, to została ona zapożyczona, według wszelkiego prawdopodobieństwa od ptaka morskiego. „Fregata aquilla”, odznaczającego się zarówno szybkością i wytrzymałością lotu. Pierwsi nazwę tę stosować zaczęli dla statków, zdaje się, Wenecjanie, wyróżniając ją, słowem „frigada”, specjalnie bystre galery. Następnie przyjęła się ona we Francji, a dopiero potem także i w Anglii. W każdym razie począwszy od połowy XVI w. stała się ona powszechną dla państw morskich, które stosowały ją na-

wet jeszcze do pierwszych krążowników parowych.

O tem aby nazwa ta rozciągana była w krajach morskich także na statki handlowe dla określenia ich typu ożaglenia niema w historii żeglarsstwa najmniejszych śladów.

Odwrotnie, gdy po zmierzchu żaglowców wojennych rozwijało się jeszcze czas dłuższy (druga połowa XIX stul.) budownictwo żaglowców handlowych to statki te nigdy nie posilkowały się tą nazwą. Świadczy o tem najmowniejszy fakt, że współczesne z fregatami i późniejsze statki t. zw. pocztowe (szybkie), które nosiły przeważnie identyczne z fregatami ożaglenie (trzy pełnorejowe maszyny) nazywały się klipami. Nazwa „Klipper” powstała w połowie XIX w. w amerykańskiej flocie handlowej, będąc przejęta od statków szmuglerskich do przewożenia opium. Następnie rozpowszechniła się także w Anglii, gdzie stosowano ją przedewszystkiem do statków służących do transportów herbaty z Chin, odznaczających się szczególnie dużą chyżością.

Nazwa interesującego nas typu ożaglenia brzmi w angielskim „full rigged ship”, w niemieckim „Vollschiff” we francuskim „trois mâts carri” i zatem w naszym języku brzmieć musiałyby „pełnorejowiec”.

Jeżeli pomimo to fregatą określa się u nas nie co innego jak właśnie rodzaj ożaglenia, to dzieje się to wyłącznie dlatego, że termin ten przyjęliśmy nie bezpośrednio od narodów morskich, a

z rąk pośrednika, jakim była Rosja, (jej sława na morzu jest b. wątpliwa) która zmodyfikowała u siebie pierwotne znaczenie tego wyrazu.

Jeślibyśmy chcieli uwzględnić przytoczone wyżej fakty i przywrócić obecnie u nas istotny sens terminu fregata to oczywiście nie moglibyśmy dalej określać tem pięknem mianem Daru Pomorza, który należałoby raczej nazywać Kliprem lub wprost pełnorejowcem trzymasztowym. (J.)

W. B.—Warszawa. Proponowana przez por. Jana Kuczyńskiego myśl rozwijania u nas t. zw. dalekomorskiej turystyki na szalupach jest nie tylko całkowicie realna, lecz nadto posiadać może pierwszorzędne znaczenie ogólnospołeczne.

Na morze spoglądać można bardzo różnie. Można albo tylko beztroško wzrok sycić widokiem morza, albo też obejmując umysłem szerokie horyzonty morskie, szukać tam także ratunku dla swego społeczeństwa, pogrążającego się coraz bardziej w głębinach pauperyzacji i beznadziejności.

Z tych różnych nastawień wypływają oczywiście także i krainowo różne oceny obiektów, zaobserwowanych na horyzoncie morskim, a zatem i żagłówek sportowej.

Podczas gdy jeden z obserwatorów zdolny będzie najwyżej do czczych zachwytów nad barwą i kształtem żagla—drugi widzieć w żaglu będzie także środek do zastrzyknięcia biednemu społec-

zeństwu ducha przedsiębiorczości i zdobywczości, do wychowania go w świadomości nowych i nieznanych dotąd możliwości życiowych i środków do podniesienia stopnia obronności kraju.

Stroskana myśl podobnego badacza potęgi morskiej wie, że u dostępienie tego białego żagla całemu dorastającemu pokoleniu (nie jednoczłom) znaczy tyleż, co opromienienie słońcem roślin, rozwijających się dotąd w ciemniach piwnic.

Lecz aby można było szybko upowszechnić jachting, trzeba nie tylko wielkich wysiłków ze strony tych, co zechcą łamać opory wytwarzane przez wszechmogących dotąd w tej dziedzinie t. zw. jachtsmenów, lecz także i dużych, a brakujących u nas zawsze, środków pieniężnych.

Zaś szalupy są tanie, a prztem dla wypuszczania na nich adeptów „głębokiej wody” nie potrzeba aż tyle nauk przygotowawczych, co na jachtach, którym zawsze grozi rozbicie, podciągające za sobą także straty pieniężne.

O ile wiadomo nam jest, projekt swój por. Kuczyński posiada już rozpracowany w szczegółach i każdemu chętnie nim służy.

Dodać tu jeszcze wypada, że niektóre państwa przyjęły wyżej opisany sposób szkolenia żeglarzy, co dowodzi niezbicie, że projekt por. Kuczyńskiego jest jedynym realnym rozwiązaniem problemu—masowego szkolenia młodzieży przy minimalnym nakładzie środków finansowych.

NA WIDNOKRĘGU

Britanija ma być zatopiona. Po szeregu zmiennych pogłoskach o zamiarach rządu angielskiego w stosunku do „Britanji” jachtu zmarłego króla angielskiego, w których mowa była o rozbiorze i o zachowaniu jachtu w postaci zabytku muzealnego—obecnie podaje niemieckie czasopismo, die Jacht, nową wieść, a mianowicie, że ten sędziwy jacht ma być zatopiony w pobliżu Co wes t. j. w miejscu gdzie dawniej odnosił swoje zwycięstwa w regatach. (J.)

Stoczenie na wodę oceanicznego jachtu gdańskiego. Jak podawaliśmy w ub. Nrze, Gdańsk stanął ma do udziału w tegorocznych regatach oceanicznych na nowozbudowanym w tym celu jachcie „Peter von Danzig”.

W dniu 2 maja b. r. odbyła się na Stoczni Gdańskiej uroczystość stoczenia na wodę i chrztu tego jachtu. Peter v. Danzig posiada kadłub stalowy, ożaglenie typu

Yawl ok. 140 mtr. kwadrat., długość 17,9 m., szerokość 4,14 m., zanurzenie 2,50 m. a wyporność 25 ton.

Załoga składać się ma z 11 akademików niemieckich z politechniki gdańskiej, dowodzić którymi ma niejaki Baier. Należy zaznaczyć, że do tegorocznych regat oceanicznych Niemcy przywiązują szczególne znaczenie, stając do nich aż na 7 jachtach, z czego 4 są nowozbudowane. Są to mianowicie po za wymienionym:

„Roland v. Hamburg”, „Roland v. Bremen”, „Schlüssel v. Bremen”, „Aschauti”. (J.)

Poświęcenie nowego jachtu w gdańskim klubie morskim. W dniu 24 maja odbyło się w Gdańskim Klubie Morskim uroczystość otwarcia sezonu żeglarskiego i poświęcenie nowego jachtu regatowego „Danuta”. (J.)

Sprzedaż Xarify Jeden z największych jachtów świata 3 masztowy szkuner „Xarifa”, stanowią-

cy dotąd własność lorda Hiffe, został ostatnio sprzedany w ręce belgijskie a mianowicie barona Louie Empani, otrzymując obecnie nazwę „L'oiseau Bleu”.

Jacht ten wybudowano w Anglii w r. 1927. Posiada on 380 ton wyporności, 39,9 m. długości, 8,55 m. szerokości, 4,6 m. zanurzenia. Powierzchnia żagli wynosi 723, m². Pozatem posiada on motor pomocniczy. Załoga jego, oczywiście zawodowa, składa się z 17 osób.

Bandera sportów wodnych w Niemczech. Z końcem maja weszła w Niemczech w życie nowa specjalna bandera dla sportowców, odróżniająca się od normalnej handlowej (Swastyka w kole białym i na czerwonym tle) znakiem kotwicy.

Używanie tej bandery zostało uregulowane specjalną ustawą.

Warto aby i u nas podobnie pożyteczna bandera została zaprowadzona, gdyż używanie na jachtach sportowych bandery handlowej nie jest słuszne. (J.)

Redaktor: Stanisław Zadrozny

Wydawca: Liga Morska i Kolonialna

Adres Redakcji: Warszawa, ul. Widok 10, III piętro, tel. 2-90-95. Konto P. K. O. 367. Prenumerata roczna 6 zł.

Ceny ogłoszeń w «Szkwał» 1 strona 500 zł., 1/2 strony 270 zł., 1/3 strony 150 zł., 1/4 strony 90 zł., 1/16 strony 50 zł.